

2025 年度 自動車リサイクルの高度化等に資する
調査・研究・実証等に係る自主事業
「解体業者実態調査事業」

最終報告書

2026 年 3 月 27 日

株式会社矢野経済研究所

担当者連絡先

会社名： 株式会社矢野経済研究所

担当者名： 相原 光一

部門： インダストリアルテクノロジーユニット

電話番号： 03-5371-6930

メールアドレス： kaihara@yano.co.jp

はじめに

項目	内容		
事業の背景	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 公益財団法人自動車リサイクル高度化財団では、2020年に「使用済自動車の解体段階における ベースリサイクル率の実態調査」を実施した。 ➤ 自動車解体業者の現況を把握することで、資源の有効活用、自動車のリサイクルの高度化、解体業者の事業継続等に関する現状の課題を把握し、適切な支援を行うことを目的としたものである。 ➤ 近年は、中古車輸出の増大とともに使用済自動車（以下 ELV）の台数が減少し、加えて外国人事業者も増加傾向にあり、ELV 流通にも変化が想定される状況である。 		
事業のゴール	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車リサイクル高度化財団の各種事業推進にあたり、解体段階の実態調査を継続して実施することで、今後の事業推進のベースデータを収集し、各種実証の有効な推進に寄与する。加えて、今回は前回調査からの変化点である外国人解体業者の増加を踏まえ、実態を深掘りし事業形態/体制等を把握することで、自再協・促進センターの法遵守啓発活動等にも役立つ調査とする。 		
2025 年度 実施内容	アンケート	調査内容検討	前回調査の定点調査の観点から、原則前回調査と同項目を調査するものとし、必要に応じて調査項目の追加を行った（最大 46 問）。
		アンケート用紙・画面作成・翻訳	アンケート用紙（日本語）を、郵送で送付し日本語以外で回答を希望する人には、WEB 上で回答可能なようにフォームを用意した。 WEB フォームは、日本語以外に、外国語については、解体業者の中でも使用者数の多い英語、アラビア語、ウルドゥー語、パシュトゥー語、ペルシア語、シンハラ語に翻訳を行った。
		送付先作成	アンケートの送付先は、解体業許可を持つ 3,354 社である（解体業許可を持つ事業者情報から、同一事業者と推測される事業者は名寄せした）。
		発送	2025 年 11 月上旬に発送完了。回答期日は 11 月末とした。そのほか JAERA 会員に対して、回答数増加のため、2026 年 1 月末まで〆切を延長した。
		回答集計	3,354 社送付のうち 83 件が不着であり、想定到着数は 3,271 件である。 524 件の回答を得た。うち JAERA 会員の回答数は 167 件である。
	訪問調査	訪問地域、事業者検討&選定	勉強会や研修に積極的な事業者をはじめとして、訪問候補先として 55 社を提案。
		アポイント、訪問調査等	2026 年 3 月～2026 年 6 月実施予定。

目次

1. 助成事業の計画	1
1.1. 自動車リサイクル業界における事業の位置付け・背景	1
1.2. 事業の実施内容	2
1.2.1. 事業計画概要	2
1.2.2. 事業の実施体制	3
1.2.3. 実施スケジュール	4
2. 自主事業の報告	5
2.1. 自主事業の実施結果	5
2.1.1. アンケート準備	5
2.1.2. 回答数	25
2.1.3. 回答と推計値の算出方法（2025年結果について）	30
2.1.4. JAERA 会員比較（2020年・2025年比較）	32
(1) 回答者数	32
(2) 年間の ELV 処理台数	33
(3) ELV 仕入れ先	34
(4) ELV 仕入れ変化	35
(5) 解体社員員数/パート数	36
(6) 解体作業員 1 人当たりの年間 ELV 処理台数	37
(7) 保有設備	38
(8) 売上高	39
(9) 項目別売上高	40
(10) 中古部品ネットワークへの加入状況	43
(11) 代表者の年代	44
(12) 後継者の有無	45
2.1.5. 外国人および日本人事業者比較（2025年回答）	46
(1) 回答者数	46
(2) 事業開始年	48
(3) 年間の ELV 処理台数	49
(4) ELV 仕入れ先	51
(5) ELV 仕入れ変化	53
(6) 解体社員員数/パート数	54
(7) 解体作業員 1 人当たりの年間 ELV 処理台数	55
(8) 従業員の言語	56
(9) 保有設備	58
(10) 売上高	59

(11) 項目別売上高.....	60
(12) 代表者の年代	82
(13) 後継者の有無	83
(14) リサイクル設計.....	84
(15) 自動車リサイクルについて日本語以外での研修要望.....	86
(16) 自動車リサイクル士の認知度	87
2.1.6. 2000 年以降設立の外国人および日本人事業者および比較.....	90
(1) 回答者数.....	90
(2) 年間の ELV 処理台数.....	92
(3) ELV 仕入れ先	93
(4) ELV 仕入れ変化.....	95
(5) 解体作業員数/パート数.....	96
(6) 解体作業員 1 人当たりの年間 ELV 処理台数	97
(7) 保有設備.....	98
(8) 売上高	99
(9) 項目別売上高	101
(10) 代表者の年代	121
(11) 後継者の有無.....	122
(12) 自動車リサイクルについて日本語以外での研修要望.....	123
(13) 自動車リサイクル士の認知度	124
2.1.7. アンケート結果からの分析・仮説.....	126
(1) ELV 仕入れが増加している事業者について	126
(2) ニブラを持たずに、1 日 4 台以上/人の処理能力がある事業者.....	129
(3) 外国人事業者の鉄の販売	131
2.1.8. 訪問調査.....	133
2.2. 今後の調査等実施における課題および解決方法	135
2.2.1. 今後の調査等実施における課題	135
(1) 実態把握を行うための訪問調査数の十分な確保	135
(2) 解体業者における自動車リサイクル法の順守に関する実態把握.....	135
2.2.2. 課題の解決方法	135
(1) 実態把握を行うための訪問調査数の十分な確保	135
(2) 解体業者における自動車リサイクルの不適正運用の正確な実態把握.....	135

1. 助成事業の計画

1.1. 自動車リサイクル業界における事業の位置付け・背景

公益財団法人自動車リサイクル高度化財団では、2020年に「使用済自動車の解体段階における ベースリサイクル率の実態調査¹」（以下、前回調査）と題した調査を実施した。これは、自動車解体業者様の現況を把握することで、資源の有効活用、自動車のリサイクルの高度化、解体業者の事業継続等に関する現状の課題を把握し、適切な支援を行うことを目的としたものである。

近年は、中古車輸出の増大とともに使用済自動車（以下 ELV）の台数が減少し、加えて外国人事業者も増加傾向にあり、ELV 流通にも変化が想定される状況である。

2024年11月に行われた第59回産業構造審議会イノベーション・環境分科会資源循環経済小委員会 自動車リサイクルワーキンググループでは、経済産業省と環境省によって「自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況」が公表された。当該ワーキンググループの公表資料において第五次循環型社会形成推進基本計画では、使用済自動車の解体・破碎・ASR 処理プロセスからなる自動車リサイクルプロセスの脱炭素化を進めるとともに、電動化の進展や使い方の変革等に対応した自動車リサイクルを推進すると言及されている。

さらに、令和5年度補正予算では、欧州委員会の自動車設計の循環性要件および廃自動車管理に関する規則（案）を受けて自動車精緻解体等の技術実証やマテリアルフロー分析が計画されている。その他にも、資源回収インセンティブ制度を導入することで素材回収に取り組む解体業者等に対して経済的インセンティブを付与する制度を進めている。一般社団法人 日本自動車リサイクル機構は自動車リサイクル高度化財団の助成事業として、一般社団法人日本自動車工業会（以下、自工会）や公益財団法人自動車リサイクル促進センター（以下、JARC）とともに「資源回収インセンティブ実装検討事業」の実施等の取り組みが進められている中、解体業界の概況や課題把握を行うことが求められている。

自動車リサイクル高度化財団の各種事業推進にあたり、解体段階の実態調査を継続して実施することで、今後の事業推進のベースデータを収集し、各種実証の有効な推進に寄与する。加えて、今回は前回調査からの変化点である外国人解体業者の増加を踏まえ、解体事業者の実態を深掘りし、事業形態/体制等を把握することで、一般社団法人自動車再資源化協力機構（以下、JARP）、JARC が提供する自動車リサイクル関連の法遵守啓発活動等にも役立つ調査とする。

¹ 「使用済自動車の解体段階における ベースリサイクル率の実態調査」：
https://j-far.or.jp/wp-content/uploads/2020report_RecyclingRate.pdf

1.2. 事業の実施内容

1.2.1. 事業計画概要

本事業の実施期間は2025年7月～2026年6月である。事業計画概要を表1-1に示す。

本業務の調査対象は、全国解体業保有業者である約4,000社（外国人解体業者も含む。ただし、実稼働業者数は約2,800社程度と想定される）に対してアンケートを実施する。前回調査の定点調査の観点から、原則前回調査と同項目を調査するものとし、必要に応じて調査項目の追加を行う。外国人事業者向けにアンケートは使用言語の多い外国語（英語、アラビア語、ウルドゥー語、パシュトゥー語、ペルシア語、シンハラ語）でも回答できるようにする。

アンケート回答を得られた解体業者に対して、現場訪問し、実態調査/ヒアリングを実施する。

表 1-1.事業計画概要

項目	概要	詳細	実施時期
アンケート調査	調査内容検討	前回調査結果を踏まえ、アンケート項目を再検討する。	2025年度
	送付先作成	解体業許可を持つ約4,000社の名寄せの実施（同一事業者、別事業所等）	
	アンケート用紙・WEB回答画面作成	アンケート用紙、アンケートWEB画面作成	
	翻訳	WEB画面の英語、アラビア語、ウルドゥー語、パシュトゥー語、ペルシア語、シンハラ語への翻訳	
	発送	約4,000社へのアンケート郵送	
	回答集計、翻訳、フォロー	回答集計	
訪問調査	訪問地域 事業者検討 & 選定	アンケート結果から、訪問事業者を絞り込む。30社程度訪問予定	2025年度 ～ 2026年度
	経産省、環境省との調整	訪問事業者について、アポイント時や実際の訪問時について調整を実施	
	調査内容検討	訪問時のヒアリング内容を検討	
	訪問調査	訪問ヒアリング	2026年度
	調査結果分析	ヒアリング結果の分析	

出所：矢野経済研究所作成

1.2.2. 事業の実施体制

事業の実施体制を図 1-1 に示す。(株) 矢野経済研究所を代表事業者として、解体業者の団体である(一社) 日本自動車リサイクル機構を共同事業者として事業を推進していく。今回の調査は国内解体業者のみならず、外国人事業者の調査も実施するため、円滑な調査遂行と調査結果の活用の観点から経済産業省・環境省、(公財) 自動車リサイクル促進センター、(一社) 自動車再資源化協力機構にもアドバイザーとして参加いただき、有効な調査内容、回答促進方策、分析等を実施する。

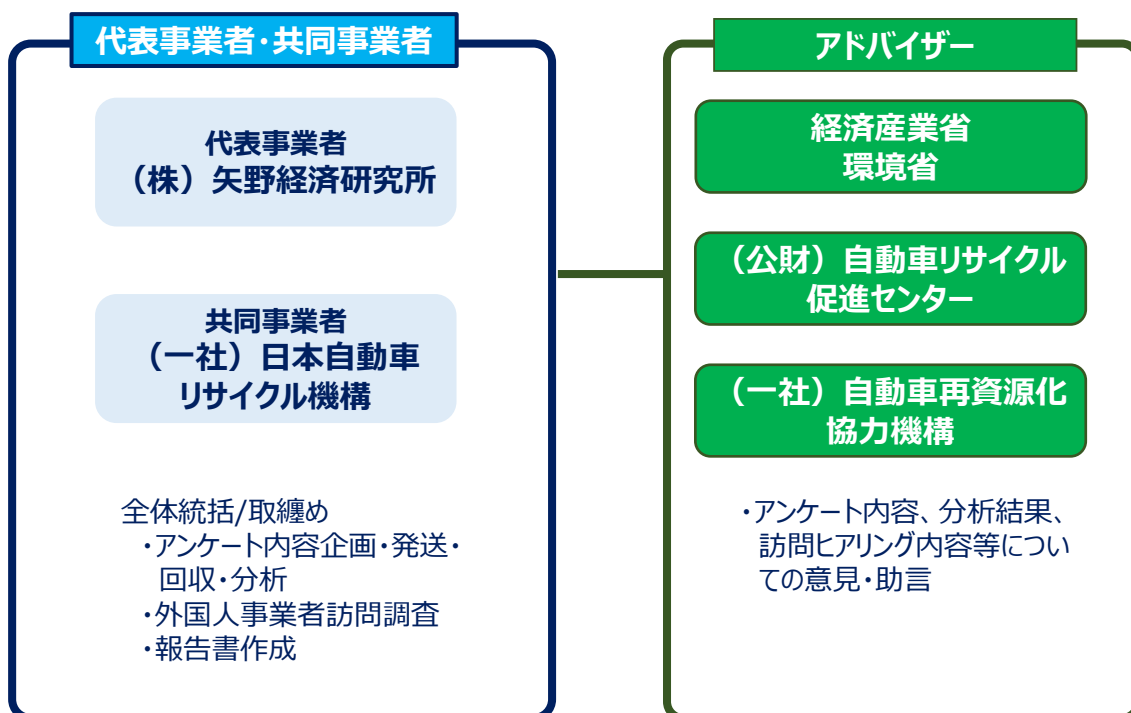


図 1-1. 実施体制

出所：矢野経済研究所作成

1.2.3. 実施スケジュール

本事業の実施スケジュールを表 1-2 に示す。

表 1-2.実施スケジュール

項目	実施内容	2025年						2026年						12月 審議会
		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
						中間							最終	
アンケート調査	① 調査内容検討	■	■											
	② 送付先作成		■	■										
	③ アンケート用紙・画面作成		■	■										
	④ 翻訳			■										
	⑤ 発送～回答期限				■	■								
	⑥ 回答フォロー				■	■								
	⑦ 回答管理、集計・分析						■							
	⑧ 翻訳							■						
訪問調査	⑨ 訪問地域、事業者検討 & 選定							■	■					
	⑩ 経産省、環境省、地方自治体との調整							■	■	■				
	⑪ 調査内容検討							■	■	■				
	⑫ 訪問調査									■	■	■	■	
	⑬ 調査結果の分析										■	■	■	■
報告書作成	報告書（Word）、報告会資料（PPT）		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

出所：矢野経済研究所作成

2. 自主事業の報告

2.1. 自主事業の実施結果

2.1.1. アンケート準備

先述したように、前回調査の定点調査の観点から、原則前回調査と同項目を調査するものとし、必要に応じて調査項目の追加を行った。質問項目と概要を表 2-1 に示す。質問項目は大まかに分けて以下 6 項目である。表 2-2～表 2-5 に質問項目を示す。追加した質問項目を色付きで表示している。

アンケート回答用紙を表 2-6～表 2-14 に示す。

表 2-1. 質問項目と概要

質問項目	概要
【1】 基礎情報（操業開始年、年間の ELV 処理台数、従業員数、保有設備）	個社の事業概況について把握するため、操業開始年、2024 年度の年間の ELV 処理台数、従業員数、保有設備について質問を行った。
【2】 ELV 仕入れ状況（仕入れ台数、仕入れ先）	個社の ELV の仕入れ先別の台数の把握を行った。
【3】 売上（全体、素材販売、部品販売）	個社の全体の売上高および素材別、部品別の売上高およびその詳細の確認を行った。
【4】 将来動向（後継者の有無等）	個社の将来動向把握のため、代表者の年代や、後継者の有無について確認を行った。
【5】 その他（リサイクル設計に対する要望確認、セミナー・支援ニーズ調査）	リサイクル設計に対する要望確認、セミナー・支援ニーズ調査を行った。
【6】 回答者情報	—

表 2-2.質問項目（基礎情報）

大項目	質問番号	質問項目	対象	仮説	調査目的/調査結果活用イメージ
【1】基礎情報	1	御社の 事業開始年 について、該当する一つを選択して下さい。	解体業者	特に外資系解体業者は、事業開始が比較的最近の事業者が多く、法遵守の意識が低いのではないか	各種取り組みのベースデータとして活用のほか、研修制度等の検討にも活用
	2	御社の 2024年度の解体台数 について、該当する一つを選択して下さい。	—	—	—
	3	御社の 全従業員数（社員・社員以外のパート） を記入して下さい。	—	—	—
	4	御社の全従業員のうち 解体作業員数* を入力して下さい。※解体作業を携わっている実務部門。ただし、廃車の引取部門、事務・販売部門の従業員は除きます。・同じ従業員でも日や時間により、事務作業、廃車引取、販売を行っている方がいると思います。その場合は、1日のうち解体作業に係わる時間を考慮し、 0.5人 や 0.3人 として合算して下さい。	—	—	—
	5	御社の 代表者の国籍 について、ご記入下さい。	外資系解体業者	—	外国人事業者か把握するため
	6	御社の 全従業員の母国語別の人数 を記入して下さい。 ※母国語：各人が生まれ育った国の言語を示す。例えば日本で生まれ育った人の母国語は日本語となる。	外資系解体業者	日本語を理解できない従業員が多い事業者は、自り法の適正な運用ができていない可能性があるのではないか	自治体等による今後の取締りに活用
	7	御社の 移動報告担当者（実施者）の母国語別の人数 を記入して下さい。 ※母国語：各人が生まれ育った国の言語を示す。例えば日本で生まれ育った人の母国語は日本語となる。	外資系解体業者	日本語を理解できない従業員が移動報告を実施している事業者は、適正な報告が実施できていない可能性があるのではないか	移動報告の遅延の原因として日本語が理解できていない可能性が考えられ、今後のシステム対応検討に活用
	8	御社の 保有設備の台数 を記入して下さい。	—	—	—
	9	8の保有している設備で ◎その他 を選択された方に質問です。 詳細（設備名および各台数） をご記入下さい。	—	—	—

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-3.質問項目（廃車仕入れ）

大項目	質問番号	質問項目	対象	仮説	調査目的/調査結果活用イメージ
【2】廃車仕入れ状況	10	御社の 2024年度 の廃車の仕入れ先の割合を記入して下さい。	—	—	—
	11	御社の 廃車 の仕入れ台数について、 3年前 を比較した変化に該当する一つを選択して下さい。	—	—	—

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-4.質問項目 (売上)

大項目	質問番号	質問項目	対象	仮説	調査目的/調査結果活用イメージ
【3】 売上	12	御社の 2024 年度の売上規模について、該当する一つを選択して下さい。	—	—	—
	13	御社の向け先別の売上割合を記入して下さい。	—	—	—
	14	御社の素材販売 (13-(1)) について、素材別割合を記入して下さい。	—	—	—
	15	御社の鉄の素材販売 (14-①) について、販売先別割合を記入して下さい。 ※認定全部利用者：主務大臣の全部再資源化認定(法第31条認定)を受け、電炉・転炉に解体自動車(廃車ガラ)を鉄鋼の原料として投入しリサイクルする業者。 ※非認定全部利用者：解体自動車(廃車ガラ)を電炉・転炉に投入したり、輸出を行う業者。	解体業者	近年ガラ輸出(非認定全部利用(輸出))が増加しており、外資系解体業者は非認定全部利用の割合が高いのではないかと	ASR の引取台数減少等の要因解析、解体自動車の基礎的流通実態の把握に活用
	16	御社の鉄の素材販売について、非認定全部利用者(輸出) (15-④) に販売されている場合、販売形状別の割合を記入して下さい。	解体業者	ハーフカットの場合、フロン/エアバッグを未処理の事業者が多いのではないかと	相手国にとっては脱法行為であるため、両国での輸出手続きの適正化促進に活用
	17	御社の非鉄の素材販売 (14-②) について、販売先の割合を記入して下さい。	解体業者	中古車のみならず多くの資源まで海外へ流出しているのではないかと	国内資源循環推進のための基礎データに活用
	18	御社では樹脂素材として販売するため、樹脂部品・部材を取り外していますか? 該当する一つを選択して下さい。	—	—	—
	19	資源回収インセンティブ制度を知っていますか? 該当する一つを選択して下さい。	—	—	—
	20	御社では資源回収インセンティブ制度の参加意向がごありますか? 該当する一つを選択して下さい。	解体業者	資源回収インセンティブ制度への関心度が低いと制度が潤沢に機能しないのではないかと	資源回収インセンティブ制度の適切な情報提供に活用
	21	御社では資源回収インセンティブ制度のための設備投資予定はありますか? 該当する一つを選択して下さい。			
	22	21 の質問で、設備投資予定が「①ある」とお答え頂いた方に質問です。破砕機など設備投資予定の設備名をご記入下さい。			
	23	資源回収インセンティブ制度について何か疑問、問題、困りごと等ございましたら、具体的な内容をご記入下さい。	解体業者	資源回収インセンティブ制度に関して、困りごとがあるのではないかと	困りごとに関して対応可能な事項をピックアップし、参加促進策の検討に活用

大項目	質問番号	質問項目	対象	仮説	調査目的/調査結果活用イメージ
【3】 売上	24	御社の部品販売（13-②及び③）について、中古部品流通ネットワークに加入しているかどうか、該当する一つを選択して下さい。	—	—	—
	25	御社の電動車のモーターの販売先の割合を記入して下さい。	解体業者	現時点では海外向けに数万円で中古パーツとして売却される場合が多く、日本で中古パーツ売却は少ないのではないかと販売できないバッテリーは、自再協で無償引取が可能なことを知らないのではないか	現状の販売先/価格を踏まえ、今後の磁石リサイクルの買い取り価格目標値の設定等に活用
	26	御社のリチウムイオン電池の販売先の割合を記入して下さい。 ※リチウムイオン電池：ハイブリッド車、電気自動車に搭載	解体業者	は、自再協で無償引取が可能なことを知らないのではないか	基礎的な流通実態を把握するとともに、自再協の回収システムの周知活動に活用
	27	以下 QR コードに示す「損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取り扱い時の主な注意事項」という電動車から電池の取り外しマニュアルを知っていますか？	—	—	—
	28	リチウムイオン電池の取り外し、処理等に関して何か疑問、問題、困りごと等ございましたら、具体的な内容をご記入下さい。	解体業者	EV 用大型バッテリーの取り外しや、自再協システム未加入メーカーの電池等の取り扱いなど困りごとがあるのではないかと	困りごとに関して対応可能な事項をピックアップし、対応策の検討に活用
	29	鉛電池の引渡し先の割合をご記入下さい。	解体業者	販売と回答した業者は不適正処理に関与している可能性が高い	鉛バッテリーの適正処理がヤード検討会等で問題になっているため、実態把握を行い、適正化策の検討に活用
	30	タイヤ/ミラー/バンパー/ボンネットを外した車両について、輸出される場合、どのような区分で輸出されていますか？割合を記入して下さい。	解体業者	中古車として輸出可能にも関わらず、輸出先の関税の関係で部品として輸出しているのではないかと	相手国にとっては脱法行為であるため、両国での輸出手続きの適正化促進に活用

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-5. 質問項目（将来動向）

大項目	質問番号	質問項目	対象	仮説	調査目的/調査結果活用イメージ
【4】将来動向	31	御社の代表者の年代について、該当する一つを選択して下さい。	—	—	—
	32	後継者の有無について、て該当する一つを選択して下さい。	—	—	—
【5】その他	33	樹脂部品や金属部品の取り外しにおいて 取り外しにくいメーカーまたは部品 がありますか？。ある場合は、 メーカー名および部品名 をご記入下さい。	解体業者	特に樹脂部品は未利用だったため、易解体設計未実施の場合も多く、取り外しにくい等の部品が多いのではないかと	再生樹脂等の活用促進、ASR 削減(CN)に向け、メーカーへの設計改善、易解体設計の検討に活用
	34	リサイクル設計に向けた 自動車メーカーへの設計改善要望、良い事例 がありますか？ある場合は、 具体的な内容 をご記入下さい。	解体業者	改善要望のある悪い事例もあるが、良い事例があれば、メーカー各社の参考にもなるのではないかと	各種改善要望を踏まえたメーカーでの設計改善へ活用
	35	日本語以外での、自動車リサイクルに関する勉強会や研修 があれば参加したいですか？該当する一つを選択して下さい。	外資系解体業者	工場認可等ハード面の許可要件クリアは行政書士が対応するが、法令面/実技面のサポートがないまま、事業を開始しているのではないかと	今後、自主的に制度化に向けて検討している現行の研修の展開拡大に活用
	36	35の質問で、「①参加したい」とお答え頂いた方にお伺いします。 どのような勉強会・研修を希望 されますか？	外資系解体業者	外資系業者の中でも、法遵守に向けた研修等の要望があるのではないかと	日本での業務を円滑化に向け、法令遵守、解体技術の習得などの研修の検討に活用
	37	35の質問で、「①参加したい」とお答え頂いた方にお伺いします。 何語での勉強会・研修を希望 されますか？ 当てはまるもの全て を選択して下さい。			
	38	自動車リサイクル士 を知っていますか？該当する一つを選択して下さい。 ※「自動車リサイクル士制度」は、解体事業者団体である日本自動車リサイクル機構独自の資格認定制度。取得することで自動車リサイクル法に基づき、使用済自動車の適正な処理を行うために必要な知識と技術を持つ人材として認定される。	解体業者	特に外資系解体業者は同制度の認知が低いのではないかと	外資系解体業者向けの自動車リサイクル士制度の講習等の検討に活用
	39	日本語以外での「自動車リサイクル士」の講習 があれば参加したいですか？該当する一つを選択して下さい。			
	40	日本の法律や規制を守るために、特に苦勞 していることや 母国語でサポート してほしいことがありますか？ある場合、 具体的な内容 をご記入下さい。	外資系解体業者	手続きの煩雑さ、規制内容の理解不足が大きき負担となっており、言語の壁を感じているのではないかと	法律や規制を守る際の具体的な課題を明確化し、それに対応するための研修開催等支援策の検討に活用
	41	その他 自動車リサイクルに関するご意見、ご要望 があれば自由にご記入下さい。	解体業者	—	各種意見を吸い上げ、自動車リサイクル法の見直し検討に活用

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-6.アンケート回答用紙（基礎情報）

質問		選択肢	
【1】基礎情報			
1	御社の 事業開始年 について、該当する一つを選択して下さい。	①	1959年以前
		②	1960～1969年
		③	1970～1979年
		④	1980～1989年
		⑤	1990年～1999年
		⑥	2000～2009年
		⑦	2010～2019年
		⑧	2020年以降
2	御社の 2024年度の解体台数 について、該当する一つを選択して下さい。	①	1～100台
		②	101～500台
		③	501～1,000台
		④	1,001～2,000台
		⑤	2,001～5,000台
		⑥	5,001～10,000台
		⑦	10,001～20,000台
		⑧	20,001台以上
3	御社の 全従業員数（社員・社員以外のパート） を記入して下さい。	社員	
		その他（パート等）	
		合計	
4	御社の全従業員のうち 解体作業員数* をを入力して下さい。 ※解体作業を携わっている実務部門。ただし、廃車の引取部門、事務・販売部門の従業員は除きます。 ・同じ従業員でも日や時間により、事務作業、廃車引取、販売を行っている方がいると思います。その場合は、1日のうち解体作業に係わる時間を考慮し、0.5人や0.3人として合算して下さい。	社員	
		その他（パート等）	
5	御社の 代表者の国籍 について、ご記入下さい。		

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-7. アンケート回答用紙（基礎情報）

質問		選択肢	
6	<p>御社の全従業員の母国語別の人数を記入して下さい。</p> <p>※母国語：各人が生まれ育った国の言語を示す。例えば日本で生まれ育った人の母国語は日本語となる。</p>	①	日本語
		②	英語
		③	アラビア語
		④	ウルドゥー語
		⑤	パシュトゥー語
		⑥	ペルシア語
		⑦	シンハラ語
		⑧	その他
		合計	
7	<p>御社の移動報告担当者（実施者）の母国語別の人数を記入して下さい。</p> <p>※母国語：各人が生まれ育った国の言語を示す。例えば日本で生まれ育った人の母国語は日本語となる。</p>	①	日本語
		②	英語
		③	アラビア語
		④	ウルドゥー語
		⑤	パシュトゥー語
		⑥	ペルシア語
		⑦	シンハラ語
		⑧	その他
		合計	
8	<p>御社の保有設備の台数を記入して下さい。</p>	①	フォークリフト
		②	ニブラ
		③	プレス機
		④	プラスチック破砕機
		⑤	ナゲット機
		⑥	ISO 方式エアバグー括作動装置
		⑦	液抜き装置
		⑧	タイヤワイヤー引き抜き除去機
		⑨	その他
9	<p>8の保有している設備で⑨その他を選択された方に質問です。詳細（設備名および各台数）をご記入下さい。</p>		

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-8. アンケート回答用紙（廃車仕入れ、売上）

質問		選択肢
【2】 廃車仕入れ状況		
10	御社の 2024 年度 の廃車の仕入れ先の割合を記入して下さい。	① メーカー系販売会社・リース会社
		② 中古車販売・整備事業者
		③ オークション
		④ 保険会社
		⑤ エンドユーザー（法人・個人）
		⑥ その他
		合計
11	御社の廃車の仕入れ台数について、 3 年前を比較した変化 に該当する一つを選択して下さい。	① 増えている
		② 横ばいである
		③ 減少している
【3】 売上（全体）		
12	御社の 2024 年度 の売上規模について、該当する一つを選択して下さい。	① 1～1,000 万円
		② 1,001～2,000 万円
		③ 2,001～5,000 万円
		④ 5,001 万円～1 億円
		⑤ 1～2 億円
		⑥ 2～5 億円
		⑦ 5～10 億円
		⑧ 10～20 億円
		⑨ 20～30 億円
		⑩ 30～40 億円
		⑪ 40～50 億円
		⑫ 50 億円以上
13	御社の向け先別の売上割合を記入して下さい。	① 素材販売
		② 部品販売（海外向け）
		③ 部品販売（国内向け）
		④ 整備・板金
		⑤ 中古車販売
		⑥ その他
		合計

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-9. アンケート回答用紙 (売上・素材販売)

質問		選択肢
【3】 売上(素材販売)		
14	御社の 素材販売 (13-①) について、 素材別割合 を記入して下さい。	① 鉄
		② 非鉄：ハーネス、アルミ部品、鋳物、触媒等
		③ その他：鉄・非鉄以外の樹脂等
		合計
15	御社の 鉄の素材販売 (14-①) について、 販売先別割合 を記入して下さい。 ※認定全部利用者：主務大臣の全部再資源化認定(法第 31 条認定)を受け、電炉・転炉に解体自動車(廃車ガラ)を鉄鋼の原料として投入しリサイクルする業者。 ※非認定全部利用者：解体自動車(廃車ガラ)を電炉・転炉に投入したり、輸出を行う業者。	① 破砕事業者
		② 認定全部利用者
		③ 非認定全部利用者 (国内)
		④ 非認定全部利用者 (輸出)
		合計
16	御社の 鉄の素材販売 について、 非認定全部利用者 (輸出) (15-④) に販売されている場合、 販売形状別の割合 を記入して下さい。	① 車両のまま
		② ハーフカット
		③ ルーフカット
		合計
17	御社の 非鉄の素材販売 (14-②) について、 販売先の割合 を記入して下さい。	① 国内バイヤー (商社等)
		② 輸出向けバイヤー
		③ 自社輸出
		合計

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-10. アンケート回答用紙 (売上・素材販売)

質問		選択肢
18	御社では樹脂素材として販売するため、樹脂部品・部材を取り外していますか？該当する一つを選択して下さい。	① 取り外している
		② 取り外していない
19	資源回収インセンティブ制度を知っていますか？該当する一つを選択して下さい。	① 知っている
		② 知らない
20	御社では資源回収インセンティブ制度の参加意向がございましたか？該当する一つを選択して下さい。	① 参加する意向がある
		② 参加する意向がない
		③ 未定
21	御社では資源回収インセンティブ制度のための設備投資予定はありますか？該当する一つを選択して下さい。	① ある
		② ない
22	21の質問で、設備投資予定が「①ある」とお答え頂いた方に質問です。破砕機など設備投資予定の設備名をご記入下さい。	
23	資源回収インセンティブ制度について何か疑問、問題、困りごと等ございましたら、具体的な内容をご記入下さい。	

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-11. アンケート回答用紙 (売上・部品販売)

質問		選択肢
【3】 売上(部品販売)		
24	御社の部品販売 (13-②及び③) について、中古部品流通ネットワークに加入しているかどうか、該当する一つを選択して下さい。	<p>① 加入しており、ネットオークション等 (ヤフー、アマゾン、楽天等のネットショップ) も利用している</p> <p>② 加入しているが、ネットオークション等は利用していない</p> <p>③ 無加入で、ネットオークション等での販売のみ</p> <p>④ 無加入で、ネットオークション等を利用せずに、店頭販売のみ</p>
25	御社の電動車のモーターの販売先の割合を記入して下さい。	<p>① エンジン解体業者</p> <p>② 国内素材バイヤー (商社等)</p> <p>③ 国内中古パーツ (自社販売)</p> <p>③ 輸出向けバイヤー/自社輸出</p> <p>合計</p>
26	御社のリチウムイオン電池の販売先の割合を記入して下さい。 ※リチウムイオン電池：ハイブリッド車、電気自動車に搭載	<p>① メーカーの共同回収システムで回収 (無償)</p> <p>② 部品として国内向けに販売 (整備事業者、リビルト事業者等)</p> <p>③ 部品として海外向けに販売 (自社輸出、バイヤー)</p> <p>④ 素材として国内向けに販売 (商社等)</p> <p>⑤ 素材として海外向けに販売 (自社輸出、バイヤー)</p> <p>⑥ その他向け先不明</p> <p>合計</p>

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-12. アンケート回答用紙（売上・部品販売、将来動向）

質問		選択肢
27	以下 QR コードに示す「 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取り扱い時の主な注意事項 」という電動車から電池の取り外しマニュアルを知っていますか？	① 知っている
		② 知らない
28	リチウムイオン電池の取り外し、処理等に関して何か疑問、問題、困りごと等ございましたら、具体的な内容をご記入下さい。	
29	鉛電池の引渡し先の割合をご記入下さい。	① 買い取り
		② 処理費支払い
		合計
30	タイヤ/ミラー/バンパー/ボンネットを外した車両について、輸出される場合、どのような区分で輸出されていますか？割合を記入して下さい。	① 中古車として輸出
		② 部品として輸出
		合計
【4】 将来動向		
31	御社の代表者の年代について、該当する一つを選択して下さい。	① 20 歳代
		② 30 歳代
		③ 40 歳代
		④ 50 歳代
		⑤ 60 歳代
		⑥ 70 歳代以上
32	後継者の有無について該当する一つを選択して下さい。	① 後継者がいる
		② 後継者がいない
		③ 後継者は未定

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-13. アンケート回答用紙（その他）

質問	選択肢
【5】 その他	
33 樹脂部品や金属部品の取り外しにおいて 取り外しにくいメーカーまたは部品 がありますか？ある場合は、 メーカー名および部品名 をご記入下さい。	
34 リサイクル設計に向けた 自動車メーカーへの設計改善要望、良い事例 がありますか？ある場合は、 具体的な内容 をご記入下さい。	
35 日本語以外での、 自動車リサイクルに関する勉強会や研修 があれば参加したいですか？該当する一つを選択して下さい。	① 参加したい ② 参加しない
36 35の質問で、「①参加したい」とお答え頂いた方にお伺いします。 どのような勉強会・研修を希望 されますか？	
37 35の質問で、「①参加したい」とお答え頂いた方にお伺いします。 何語での勉強会・研修を希望 されますか？ 当てはまるもの全て を選択して下さい。	① 英語 ② アラビア語 ③ ウルドゥー語 ④ パシュトゥー語 ⑤ ペルシア語 ⑥ シンハラ語 ⑦ その他

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-14. アンケート回答用紙（その他）

質問		選択肢
38	<p>自働車リサイクル士を知っていますか？該当する一つを選択して下さい。</p> <p>※「自動車リサイクル士制度」は、解体事業者団体である日本自動車リサイクル機構独自の資格認定制度。取得することで自動車リサイクル法に基づき、使用済自動車の適正な処理を行うために必要な知識と技術を持つ人材として認定される。</p>	① 知っている
		② 知らない
39	<p>日本語以外での「自働車リサイクル士」の講習があれば参加したいですか？該当する一つを選択して下さい。</p>	① 参加したい
		② 参加しない
40	<p>日本の法律や規制を守るために、特に苦勞していることや母国語でサポートしてほしいことがありますか？ある場合、具体的な内容をご記入下さい。</p>	
41	<p>その他自動車リサイクルに関するご意見、ご要望があれば自由にご記入下さい。</p>	

※前回調査より追加質問項目は色付き表示

出所：矢野経済研究所作成

アンケート送付用封筒を図 2-1 に示す。アンケート用紙（日本語）を、郵送で送付し日本語以外で回答を希望する人には、WEB 上で回答可能なようにフォームを用意した。

WEB フォームは、日本語以外に外国語については、解体業者の中でも利用者数の多い英語、アラビア語、ウルドゥー語、パシュトゥー語、ペルシア語、シンハラ語に翻訳を行った（図 2-2～図 2-8）。



自動車解体業の実態調査にご協力ください

アンケート回答で1,000円分のAmazonギフトカードをプレゼント
Receive an Amazon gift card worth 1,000 yen for completing the survey

アンケート回答QRコード	Survey response QR code	رمز الاستجابة السريعة (QR) للإجابة على الاستبيان	سروے کا جوابی کیو آر کوڈ
د سروی د خواب QR کون	کد QR برای پاسخ به نظرسنجی	QR ځوابی په نظرښودنه	

アンケートに関するお問い合わせは

矢野経済研究所
Yano Research Institute Ltd.

インダストリアルテクノロジーユニット 素材産業グループ 向（わかい）、松永（まつなが）
TEL: 03-5371-6917 FAX: 03-5371-6966

差出人（差出兼送代行）
7152-1188862000
佐川急便(株)

返送先: 〒177-0041 (243)
練馬区石神井町2-36-19
このお荷物をご依頼人様からお預かりした荷物を
当社が差出人となって発送代行しています。

弊社からの案内がご不明の場合、送付先に変更がある場合は、弊社ホームページ (<http://www.yano.co.jp/form/dm/>)
「郵送ダイレクトメール訂正・利用停止」にて、ご登録下さいませよう、お願い申し上げます。

図 2-1. アンケート送付用封筒

出所：矢野経済研究所作成

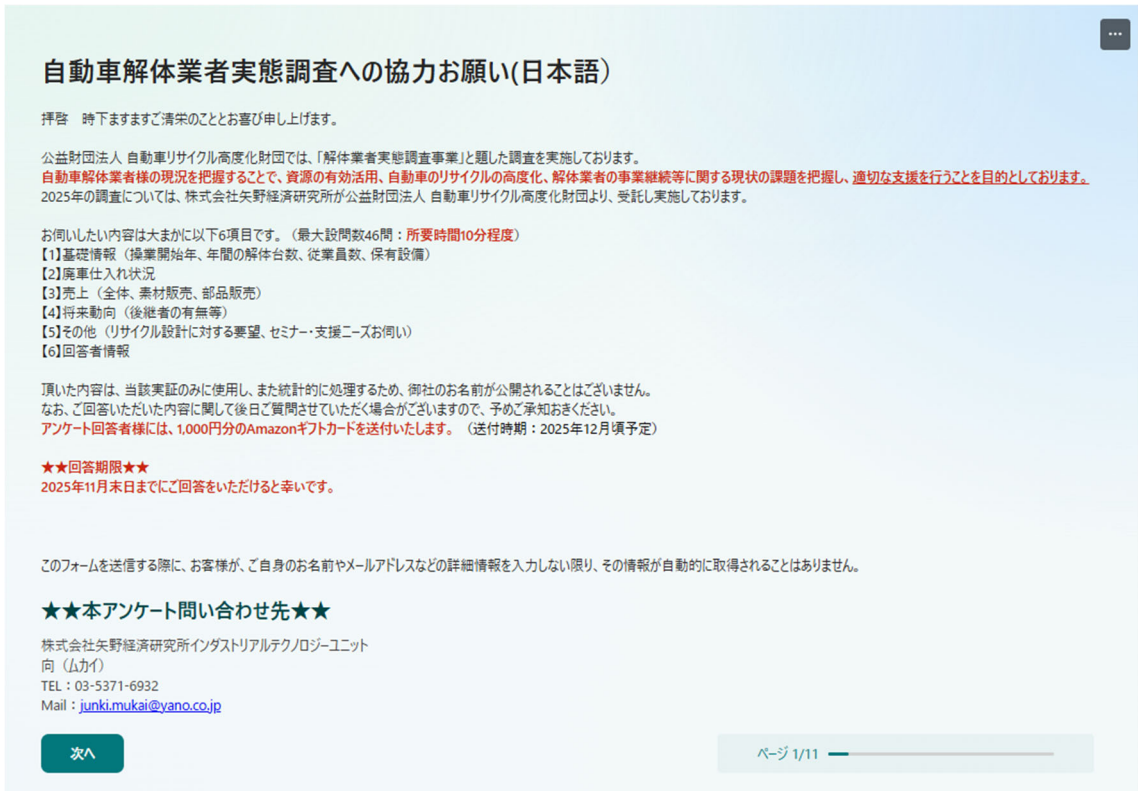


図 2-2. アンケート WEB 回答画面 (日本語)

出所：矢野経済研究所作成

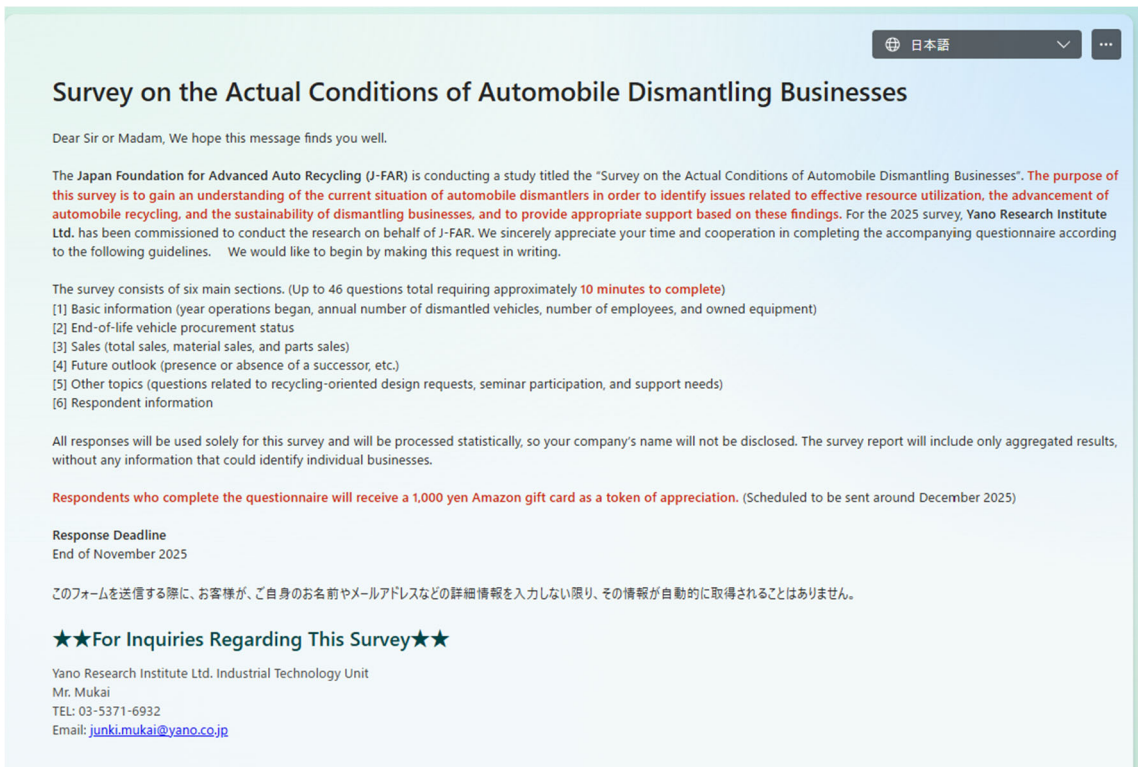


図 2-3. アンケート WEB 回答画面 (英語)

出所：矢野経済研究所作成



図 2-4. アンケート WEB 回答画面 (アラビア語)

出所：矢野経済研究所作成



图 2-5. アンケート WEB 回答画面 (ウルドو-زبان)

出所：矢野経済研究所作成

العربية

د موټرو د تجزيې يا پرزه کولو د کاروبارونو د حقيقي وضعیت په اړه په سروې کې د گډون غوښتنه

که غواړئ چې پښتو کې يې وگورئ، مهرباني وکړئ د پاسني برخې په بې اړخ کې د «日本語» ژبې تب «پښتو» ته واړوئ. متن به له بې اړخه څرگند شي.

بناغلی/أغلی، هیله ده چې ښه به یاست. د پرمختللو موټرو د بیاځلي استفادې لپاره د جاپان بنسټ (J-FAR) یوه څېړنه تر سره کوي چې عنوان یې دی: "د موټرو د تجزیې یا پرزه کولو د کاروبارونو د حقيقي وضعیت سروې." د دې سروې موخه دا ده چې د موټرو د پرزه کوونکو اوسني وضعیت درک کړي، خو د سرچینو مؤثرې استفادې، د موټرو د بیاځلي استفادې پرمختګ، او د پرزه کولو د کاروبارونو د دوامدارتوب اړوند مسایل وپېژني، او د دغو موندنو پر بنسټ مناسب ملاتړ برابر کړي. د 2025 کال لپاره د دې سروې ترسره کولو مسؤلیت Yano څېړنیز انستیتیوت ته ورکړل شوی، خو د J-FAR په استازیتوب دغه څېړنه وکړي. موږ ستاسو د وخت او همکارۍ څخه، چې د دې سروې د پوښتنابې د ډکولو لپاره یې کوئ، د زړه له کومې منندوي یو. مهرباني وکړئ پوښتنابې ته د لاندې لارښود سره سمه ډکه کړئ. موږ غواړو خپله دا غوښتنه په لیکلې بڼه درېره شریکه کړو.

دا سروې له شپږو اصلي برخو څخه جوړه ده. (تر 46 پوښتنو پورې لري، چې نږدې 10 دقیقه وخت نیسي)

[1] بنسټیز معلومات (د فعالیت د پیل کال، کلنی شمېر د تجزیه شوو وسایطو، د کارکوونکو شمېر، او موجود تجهیزات) [2] د د ژوند پای ته رسېدلو وسایطو د ترلاسه کولو وضعیت [3] پلور (ټول پلور، د موادو پلور، او د بزرو پلور) [4] راتلونکي لید (د ځای ناستي شتون یا نشتوالی، او نور اړوند موارد) [5] نور موضوعات (د بیاځلي استفادې-محور دیراین غوښتنو، سیمینارونو کې گډون، او د ملاتړ اړتیاوو اړوند پوښتنې) [6] د ځواب ورکونکي معلومات

ټول ځوابونه به یوازې د دغه سروې لپاره کارول کېږي او په احسايوي ډول به پروسس کېږي، نو ستاسو د کمپنۍ نوم به نه افشاء کېږي. د سروې پایله به یوازې مجموعی پایلې څرگندوي، او هېڅ داسې معلومات به نه وړاندې کوي چې انفرادي سوداګرۍ پکې څرگندي او افشاء شي.

هغه ځواب ورکونکي چې دغه سروې بې ترسره کړي ده ده، هغوی به د 1000 ښو په ارزښت د امارون د ډالېو کارت د ستاينې په توګه ترلاسه کړي. (مهالوبش به د 2025 د ډسمبر په شاوخوا کې استول کېږي).

مهلت باسج
ایان نوامبر ۲۰۲۵

عند إرسال هذا النموذج، لن نجمع تفاصيلك تلقائياً مثل الاسم وعنوان البريد الإلكتروني إلا إذا قدمتها بنفسك.

★★ د دې سروې اړوند د پوښتنو په اړه ★★

د Yano څېړنیز انستیتیوت
د صنعتي تکنالوژۍ څانګه
بناغلی موکاري
تلفون: 03-6932-5371
برېښنالیک: junki.mukai@yano.co.jp

صفحه 1 من 11

التالي

図 2-6. アンケート WEB 回答画面 (パシユトウ一語)

出所：矢野経済研究所作成

فارسی

درخواست همکاری در بررسی شرکت های اسقاط خودرو (پارسیا)

«اگر می‌خواهید محتوا را به زبان فارسی مشاهده کنید، لطفاً زبان «日本語» را در گوشه بالا سمت راست به زبان «فارسی» تغییر دهید. جهت متن به «از سمت راست شروع می‌شود» تغییر خواهد کرد.»

موسسه تحقیقاتی شرکت سهامی عام یانو

با سلام و احترام، سلامتی و موفقیت شما باعث خرسندی ماست. بنیاد پیشرفته بازیافت خودرو، یک بنیاد با منافع عمومی، در حال انجام یک نظرسنجی با عنوان «بررسی وضعیت واقعی شرکت‌های اوراق‌کننده» است. با درک وضعیت فعلی شرکت‌های اوراق خودرو، هدف ما درک مسائل جاری در رابطه با استفاده مؤثر از منابع، پیشرفت بازیافت خودرو و مداوم کسب و کار شرکت‌های اوراق خودرو و ارائه پشتیبانی مناسب است. نظرسنجی ۲۰۲۵ توسط موسسه تحقیقاتی شرکت سهامی عام یانو به عهده گرفته شده و انجام می‌گیرد. بنابراین، با وجود اینکه مشغله کارتان زیاد است و ما مزاحم شما شدیم، عذرخواهی می‌کنیم، اما ما بایلیم در تکمیل نظرسنجی مطابق آنچه در بخش بعدی آمده است، با ما همکاری کنید. اول از همه، بصورت کتبی از شما درخواست می‌کنیم.

به طور کلی، شش مورد است. (حداکثر تعداد سوالات ۴۶ سوال؛ زمان مورد نیاز حدود ۱۰ دقیقه)

- اطلاعات اولیه (سال شروع به کار، تعداد خودروهای اسقاط شده در سال، تعداد کارکنان، تجهیزات تحت مالکیت)
- وضعیت خرید خودروهای اسقاطی
- فروش (کل، فروش مواد، فروش قطعات)
- روندهای آینده (اینکه آیا جانشینی وجود خواهد داشت یا خیر و غیره)
- و غیره (درخواست‌ها برای طراحی بازیافت، سمینارها و نیازهای پشتیبانی لازم)
- اطلاعات پاسخ دهنده

اطلاعاتی که شما ارائه می‌دهید فقط برای نشان دادن امور مربوطه استفاده می‌شود و به صورت آماری پردازش خواهد شد. بنابراین نام شرکت شما منتشر نخواهد شد. گزارش نظرسنجی فقط نتایج کلی را منعکس می‌کند و هیچ اطلاعاتی در مورد شرکت‌های منفرد که می‌توانند کسب و کار را شناسایی کنند، شامل نمی‌شود. به شرکت‌کنندگان در این نظرسنجی، یک کارت هدیه ۱۰۰۰ ینی آمازون اهدا خواهد شد. (زمان تحویل: حدود دسامبر ۲۰۲۵ برنامه ریزی شده)

۳. مهلت باسج بايان نوامبر ۲۰۲۵

هنگامی که این فرم را ارسال کنید، به طور خودکار جزئیات شما مانند نام و آدرس ایمیل را جمع‌آوری نمی‌کند مگر اینکه خودتان آن را ارائه دهید.

★★ اطلاعات لازم برای تماس در مورد این نظرسنجی ★★

موسسه تحقیقاتی شرکت سهامی عام یانو واحد فناوری صنعتی
موکای
تلفن: ۰۳-۶۹۳۲-۵۳۷۱
ایمیل: junki.mukai@yano.co.jp

صفحه 1 از 11

بعدي

図 2-7. アンケート WEB 回答画面 (ペルシア語)

出所：矢野経済研究所作成

(シンハラ) මෝටර් රථ ගලවා කොටස් කිරීමේ ව්‍යාපාර ක්‍රියාකරුවන්ගේ සමීක්ෂණය සඳහා වන සහයෝගීතා ඉල්ලීම

හිතවත් ඔබ වෙත

JAPAN FOUNDATION FOR ADVANCED AUTO RECYCLING විසින් "මෝටර් රථ ගලවා කොටස් කිරීමේ ව්‍යාපාර ක්‍රියාකරුවන්ගේ සමීක්ෂණය" යන මාතෘකාව යටතේ සමීක්ෂණයක් පවත්වනු ලබයි. මෝටර් රථ ගලවා කොටස් කිරීමේ ව්‍යාපාර ක්‍රියාකාරී සමාගම්වල වත්මන් තත්ත්වය අවබෝධ කර ගැනීම, සම්පත් ප්‍රවර්ධනය ලෙස භාවිතා කිරීම, මෝටර් රථ ප්‍රතිචක්‍රීකරණයේ දියුණුව සහ මෝටර් රථ ගලවා කොටස් කිරීමේ ව්‍යාපාර සමාගම්වල ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාව පිළිබඳ හා එහි වත්මන් ගැටළු අවබෝධ කර ගැනීමට සහ සුදුසු සහාය ලබා දීමට අපි අපේක්ෂා කරමු.

2025 සමීක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් Yano Research Institute Ltd. විසින් ආරම්භ කොට පවත්වන ලදී. ඒ අනුව, කාර්ය බහුල ඔබ මේ සංඛන්ධයෙන් වෙහෙස කරවීම ගැන අපි සමාව අයදන අතරම, ඊළඟ කොටසේ දක්වා ඇති පරිදි සමීක්ෂණය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා ඔබගේ සහයෝගය මෙහිදී ඉල්ලා සිටීමට කැමැත්තෙමු. එබැවින් පහත කොටසේ විස්තර කර ඇති පරිදි ප්‍රශ්නාවලිය පුරවන ලෙස අපි ඔබෙන් ඉල්ලා සිටිමු.

දළ වශයෙන්, අයිතම හයකි (උපරිම ප්‍රශ්න ගණන 46: මිනිත්තු 10 ක් පමණ ගත වේ)

1. මූලික තොරතුරු (ක්‍රියාකාරීත්වයේ ආරම්භක වර්ෂය, වාර්ෂිකව ගලවා කොටස් කරනු ලබන ඒකක ප්‍රමාණය, සේවක සංඛ්‍යාව, පහසුකම් ස්ථානයන්හි හිමිකාරත්වය)
2. ඉවතලන ලද මෝටර් රථ මිලදී ගැනීමේ තත්ත්වය
3. විකුණුම් (සම්පූර්ණ, ද්‍රව්‍ය අලෙවිය, කොටස් අලෙවිය)
4. අනාගත ප්‍රවණතා (උදා: අනුප්‍රාප්තිකයන් ඇත, නැත යන වග)
5. වෙනත් (ප්‍රතිචක්‍රීකරණ සැලසුම්, සම්මන්ත්‍රණ සහ සහාය අවශ්‍යතා සඳහා ඉල්ලීම)
6. ප්‍රතිචාර දක්වන්නාගේ තොරතුරු

ලැබෙන තොරතුරු අදාළ නිරූපණය සඳහා පමණක් භාවිතා කරනු ලබන අතර සංඛ්‍යානමය වශයෙන් සකසනු ලැබේ. එබැවින් ඔබේ සමාගමේ නම ප්‍රසිද්ධ නොකෙරේ. සමීක්ෂණ වාර්තාව මගින් සමස්ත ප්‍රතිඵල පමණක් පිළිබිඹු වන අතර ව්‍යාපාර හඳුනාගත හැකි තනි සමාගම් පිළිබඳ තොරතුරු ඇතුළත් නොවේ. **සමීක්ෂණ පිළිතුරු දැක්වූවන්ට යෙදී 1,000 ක් වටිනා Amazon තෑගි කාඩ්පතක් ලැබෙනු ඇත.** (යචන දිනය: 2025 දෙසැම්බර් පමණ සැලසුම් කර ඇත).

පිළිතුරු සඳහා අවසාන දිනය
2025 නොවැම්බර් අවසානය

このフォームを送信する際に、お客様が、ご自身のお名前やメールアドレスなどの詳細情報を入力しない限り、その情報が自動的に取得されることはありません。

★★මෙම ප්‍රශ්නාවලිය සඳහා සම්බන්ධතා තොරතුරු★★

Yano Research Institute Ltd.
Industrial Technology Unit
භාරව සිටින පුද්ගලයාගේ නම: මුකයි
TEL: 03-5371-6932
Email: junki.mukai@yano.co.jp

පිළිතුරු සඳහා අවසාන දිනය
2025 නොවැම්බර් අවසානය

図 2-8. アンケート WEB 回答画面 (シンハラ語)

出所：矢野経済研究所作成

2.1.2. 回答数

表 2-15 に 2025 年アンケート回収結果を示す。アンケートの送付先は、解体業許可を持つ 3,354 社に対して送付を行った（名寄せ済み）。そのうち 83 件が不着であり、想定到着数は 3,271 件である。

2025 年 11 月中旬～1 月末の期間で、524 件の回答を得た。うち JAERA 会員の回答は 167 件である。

なお、前回調査では JAERA 会員に対して 248 件の回答を得ている。今回 JAERA 会員からの回答数が減った要因は以下が考えられる。

- 前は JAERA 会員をターゲットとして電話でアンケート回答依頼を個別に実施していたため、回答数が多かった（今回は全解体事業者を対象としたため、個別に電話での依頼を行っていない）
- 今回は本アンケートと同時期に類似のアンケートが各所より複数実施されたため、回答数が減少したと推測される

表 2-15.2025 年アンケート回収結果

	2020年度	2025年度
	使用済自動車の解体段階における ベースリサイクル率の実態調査	解体業者実態調査事業
発送数	494 社 一般社団法人日本自動車リサイクル機構加盟企業	3,271社（送付は3,354社、不着83社） 解体業許可を持つ事業者（同一企業、別事業所は可能な限り名寄せ）
回答数	248社	524社 うちJAERA会員167社 うち外国人事業者は84社
回収率	50.20%	16.00%

出所：矢野経済研究所作成

図 2-9 に返信ありおよび返信なし企業のマップを示す。

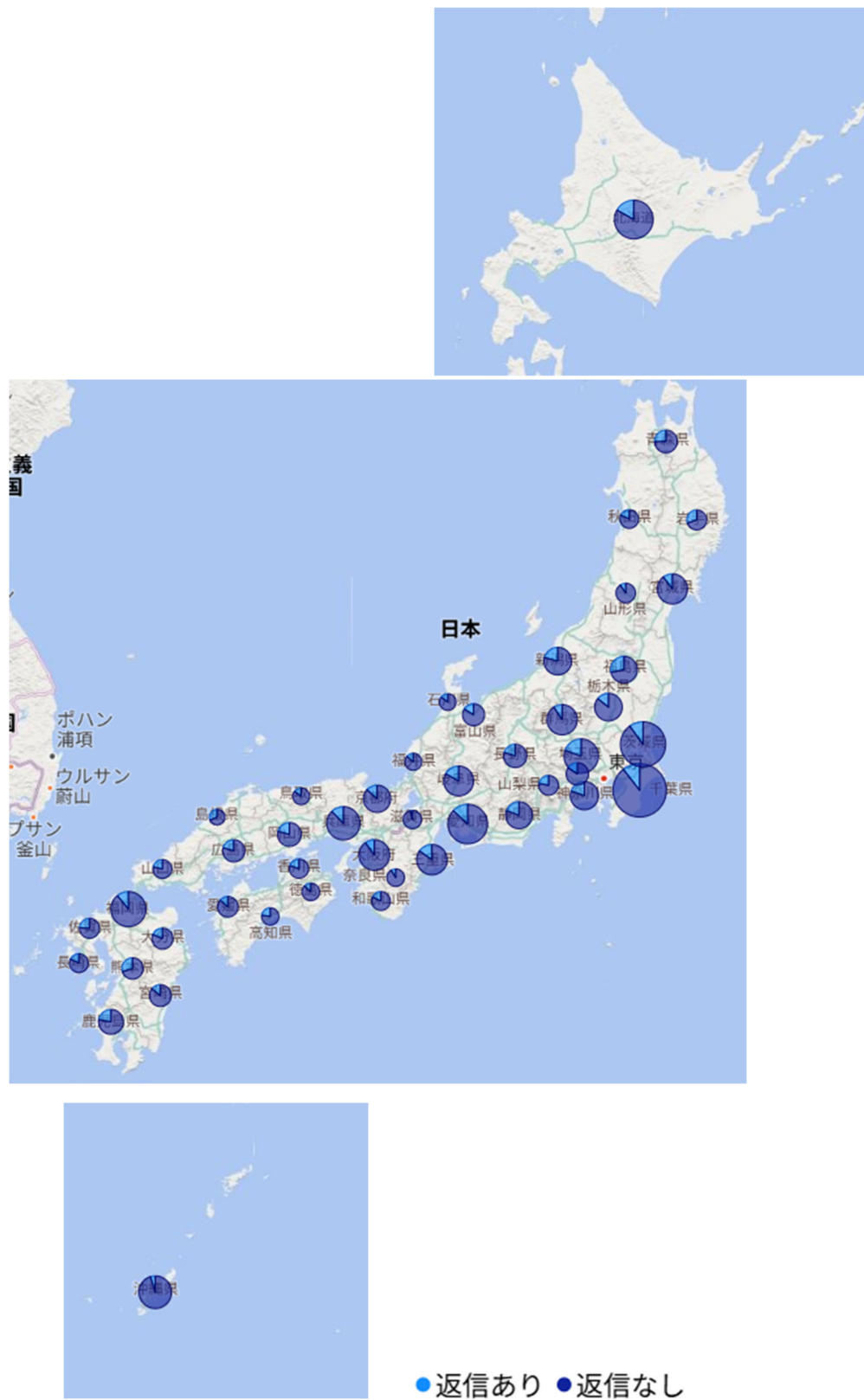


図 2-9.返信ありおよび返信なし企業のマップ

出所：矢野経済研究所作成

図 2-10 に都道府県別返信ありおよび返信なしの件数、図 2-11 に都道府県別返信ありおよび返信なしの比率を示す。都道府県別送付件数としては、千葉、茨城、北海道、愛知、福岡等が多い。滋賀県、沖縄県を除き、概ね返信率は 10%以上である。

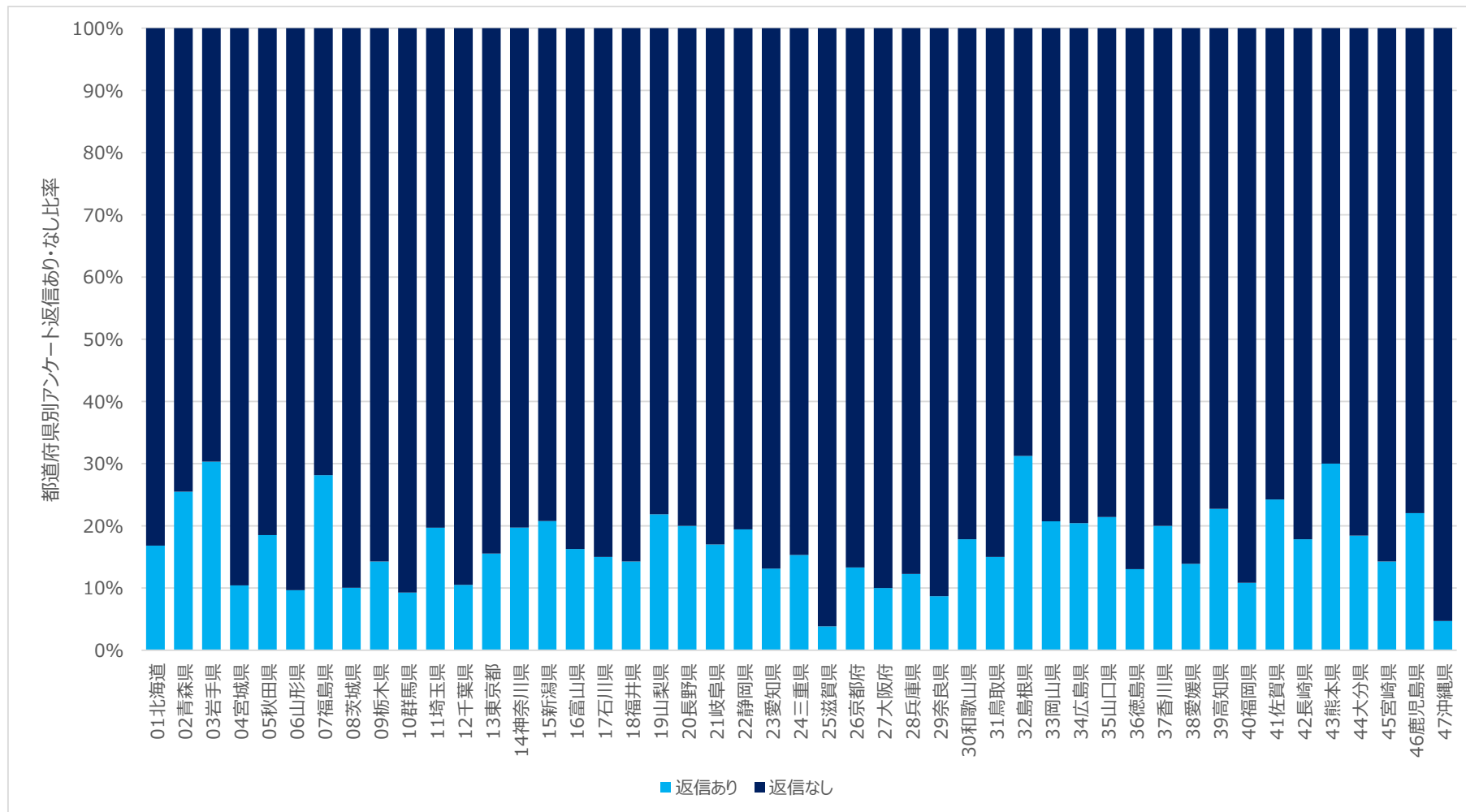


図 2-10.都道府県別返信ありおよび返信なしの件数

出所：矢野経済研究所作成

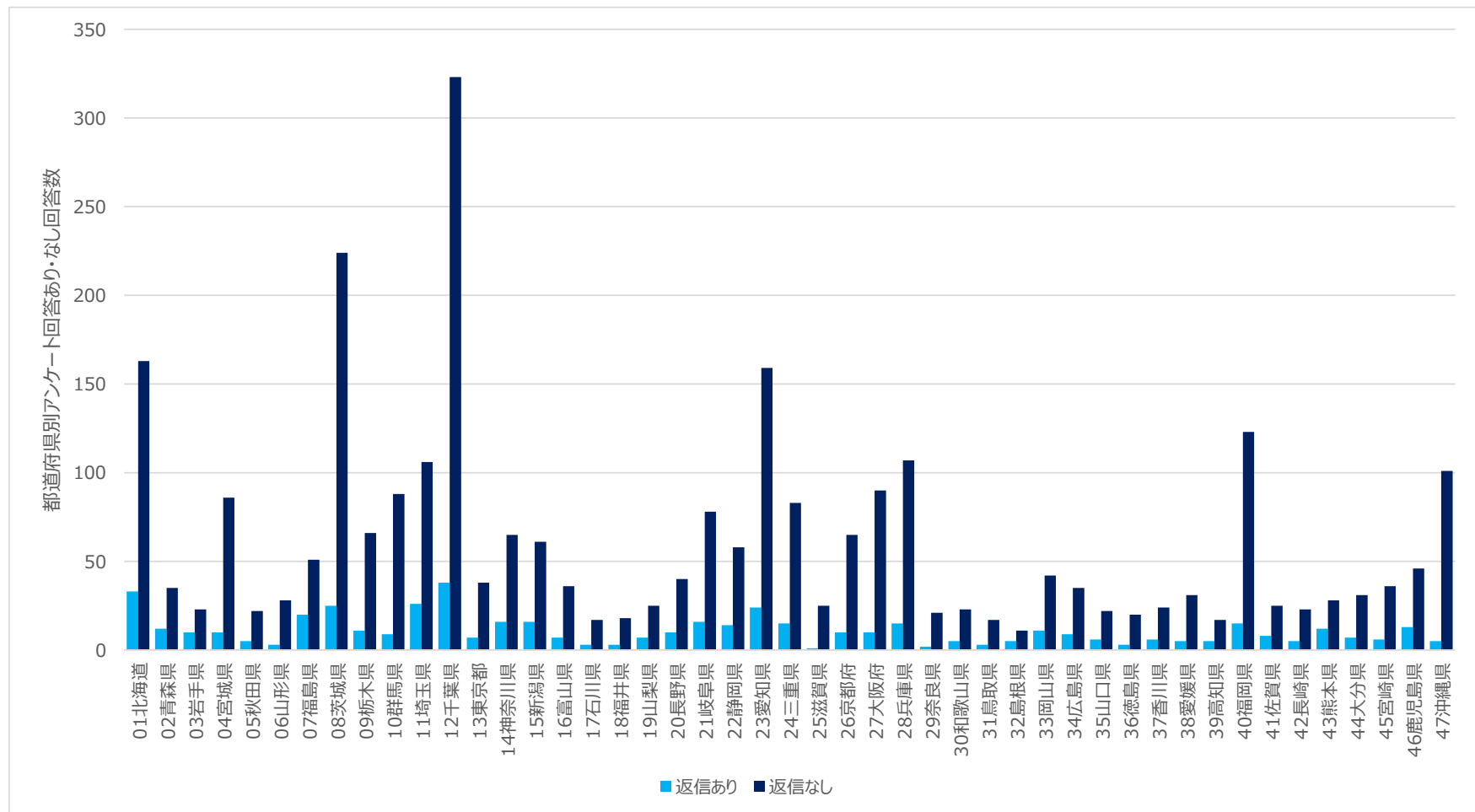


図 2-11. 都道府県別返信ありおよび返信なしの比率

出所：矢野経済研究所作成

2.1.3. 回答と推計値の算出方法（2025年結果について）

2025年のアンケートでは、解体業者が回答しやすいように、年間のELV処理台数や、従業員数、ELV仕入れ先、項目別売上高等全てを選択方式としている。例えば、ELV処理台数は1～100台など幅を持たせた設問を設定した。最大値を除き、数値として把握するために平均値に換算している。表2-16に解体のELV処理台数の平均値を示す。ELV処理台数については、1～100台であれば、51台として計算している。これらの計算した値から合計値を算出し、それを社数で割ることで1社あたりの数値を把握した。

表2-17に解体作業員数の平均値を示す。

表 2-16.解体の ELV 処理台数の平均値

番号	ELV 処理台数	平均値 (台)
1	1～100 台	51
2	101～500 台	301
3	501～1,000 台	751
4	1,001～2,000 台	1,501
5	2,001～5,000 台	3,501
6	5,001～10,000 台	7,501
7	10,001～20,000 台	15,001
8	20,001 台以上	20,000

出所：矢野経済研究所作成

表 2-17.解体作業員数の平均値

番号	解体作業員数	平均値 (人)
1	1～5 人	3
2	6～10 人	8
3	11～20 人	15.5
4	21～30 人	25.5
5	31～50 人	40.5
6	50 人以上	50

出所：矢野経済研究所作成

表 2-18 に売上高の平均値を示す。

表 2-19 に割合の平均値を示す。売上割合（アンケート項目設問 13～17）や、電動モーターの販売先（同設問 25）、リチウムイオン電池の販売先（同設問 26）については比率での回答とした。比率から売上高を導出するため、各比率の平均値を用いて計算した。

表 2-18.売上高の平均値

番号	売上高	平均値（万円）
1	1～1,000 万円	500
2	1,001～2,000 万円	1,500
3	2,001～5,000 万円	3,500
4	5,001 万円～1 億円	7,500
5	1～2 億円	15,000
6	2～5 億円	35,000
7	5～10 億円	75,000
8	10～20 億円	150,000
9	20～30 億円	250,000
10	30～40 億円	350,000
11	40～50 億円	450,000
12	50 億円以上	500,000

出所：矢野経済研究所作成

表 2-19.割合の平均値

番号	割合	平均値
1	1～15%	8%
2	16～30%	23%
3	31～45%	38%
4	46～60%	53%
5	61～75%	68%
6	75～100%	88%

出所：矢野経済研究所作成

2.1.4. JAERA 会員比較（2020年・2025年比較）

(1) 回答者数

前回調査および2025年結果を比較した。前回調査は、JAERA 会員を対象とした調査であったため、2025年結果から JAERA 会員の回答を抽出し、比較を行った。前回調査の JAERA 会員回答者数は248社、2025年は167社であった。

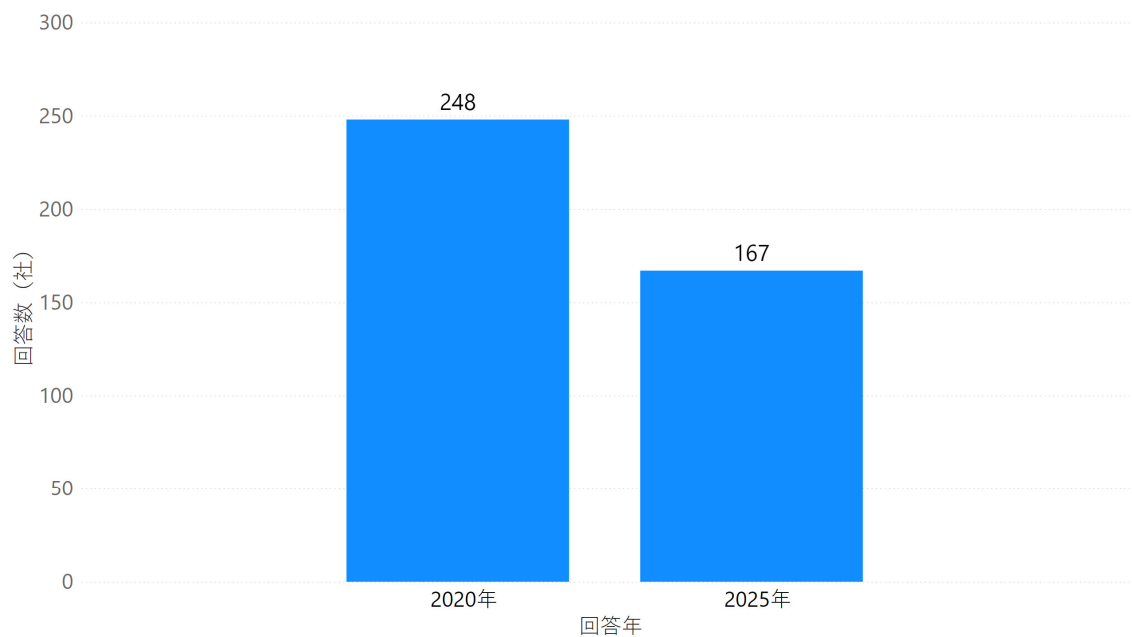


図 2-12.回答者数（2020年・2025年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(2) 年間の ELV 処理台数

図 2-13 に年間の ELV 処理台数別回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）を示す。2020 年と比較し、2025 年は 1～100 台の事業者比率が 7%増加しているが、回答数としては 2020 年 20 社から 2025 年 25 社の 5 社増加である。

図 2-14 に 1 社あたりの年間の ELV 処理台数を示す。2020 年と比較し、2025 年は 1 社あたりの処理台数が減少した。

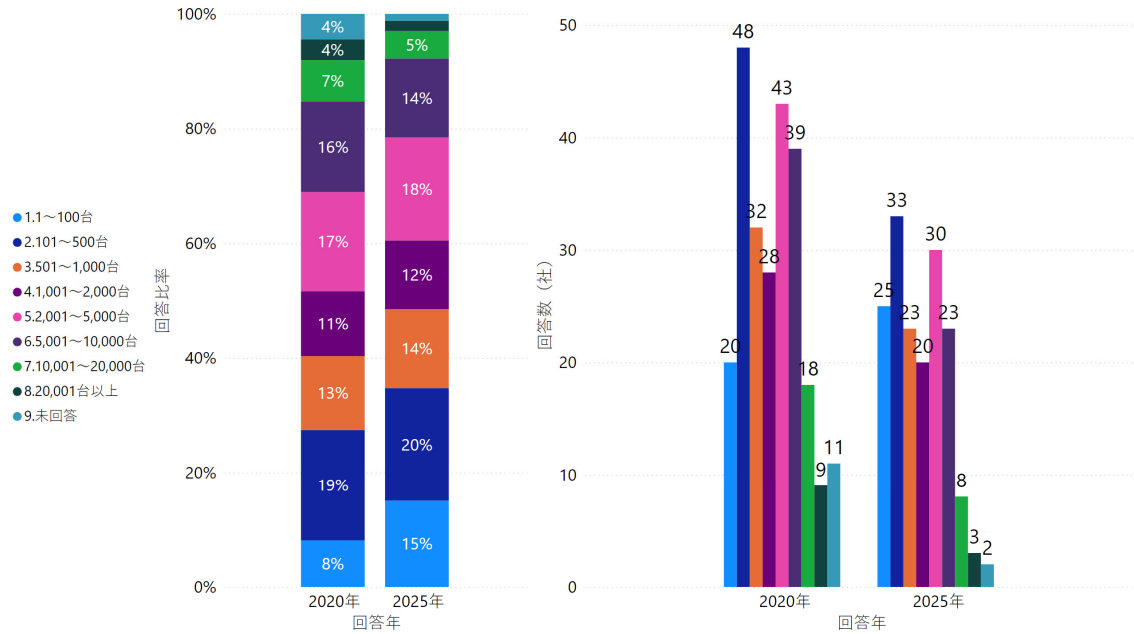


図 2-13.年間の ELV 処理台数別回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

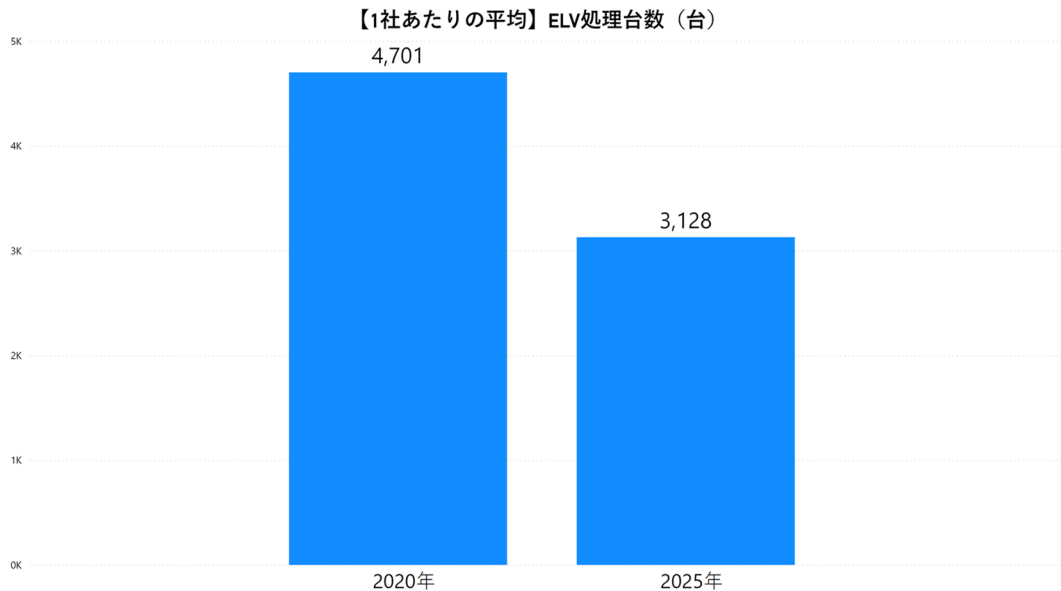


図 2-14.1 社あたりの年間の ELV 処理台数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(3)ELV 仕入れ先

図 2-15 に ELV 仕入れ先別台数比率および台数（2020 年・2025 年比較）を示す。2020 年と比較し 2025 年は中古車販売・整備事業者からの比率が 4%、メーカー系販売会社からの比率が 6%低下した一方で、オークションからの比率が 10%、保険会社からの比率が 5% 上昇した。図 2-16 に 1 社あたりの ELV 仕入れ先別台数を示す。2020 年と比較し、2025 年はオークション、保険会社を除いた全ての仕入れ先からの台数が減少した。

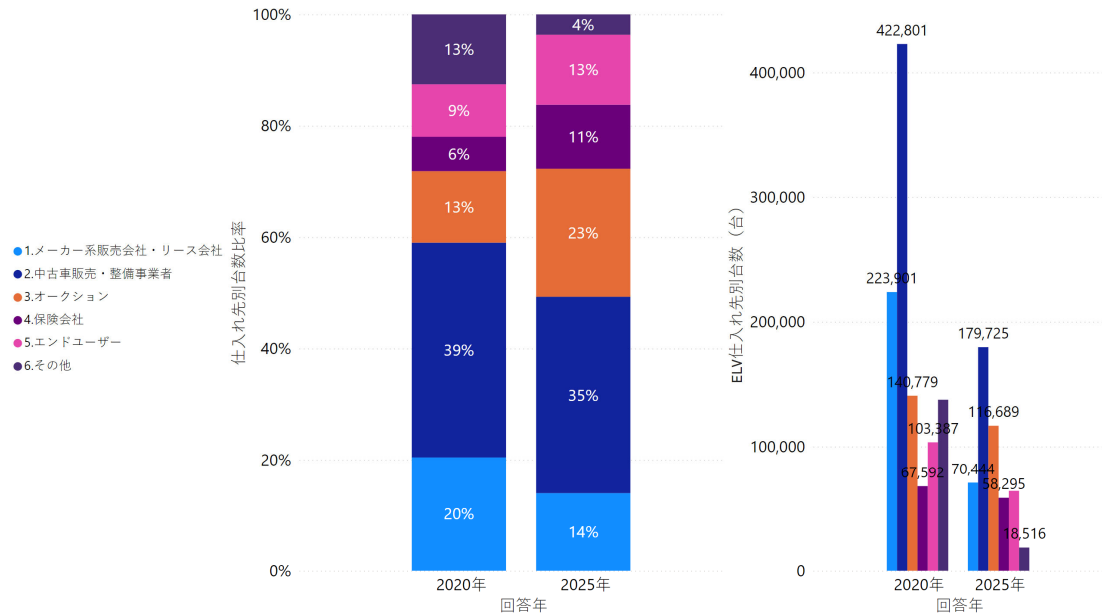


図 2-15.ELV 仕入れ先別台数比率および台数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

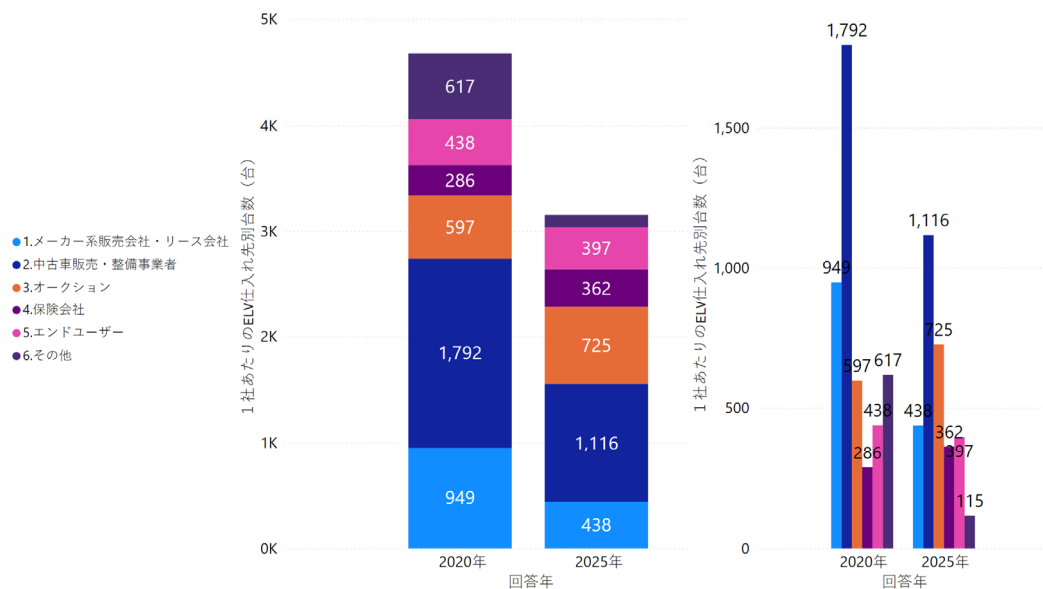


図 2-16.1 社あたりの ELV 仕入れ先別台数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(4)ELV 仕入れ変化

図 2-17 に ELV 仕入れ変化回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）を示す。3 年前と比較して ELV の仕入れ台数が減少しているという回答した比率が 2020 年は 37% に対して、2025 年度は 77% と増加している。図 2-14 で示すように、2020 年と比較し 2025 年は 1 社あたりの年間の ELV 処理台数が減少しているが、この結果と合致する結果である。

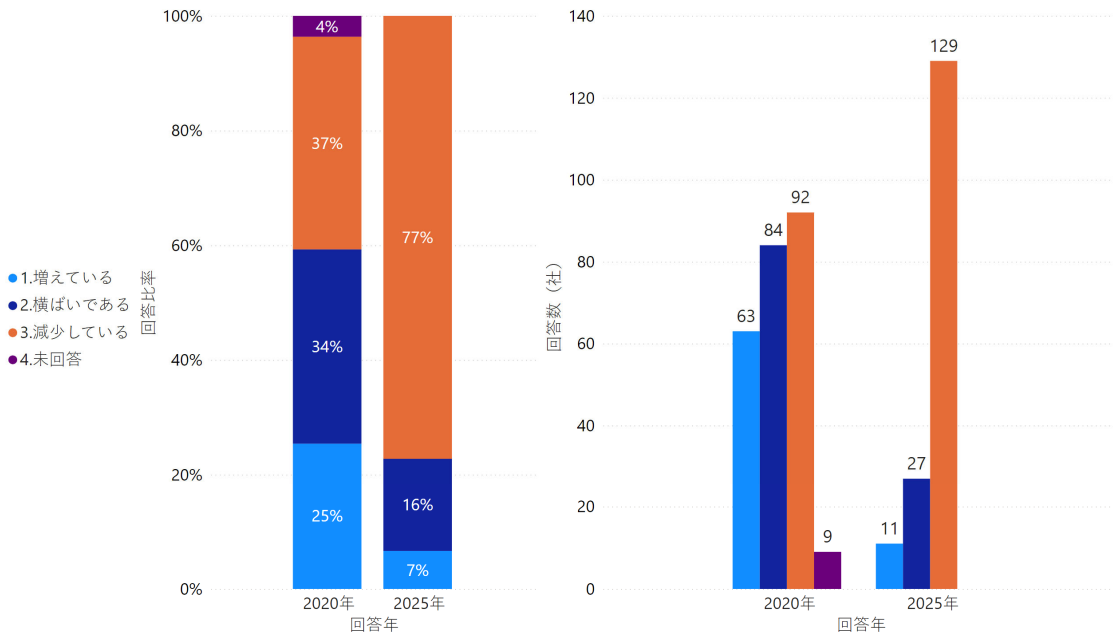


図 2-17.ELV 仕入れ変化回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(5) 解体社員員数/パート数

図 2-18 に解体作業員数回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）を、図 2-19 に解体パート数回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）を示す。2020 年と 2025 年で解体社員員数・パート数比率に大きな違いはない。

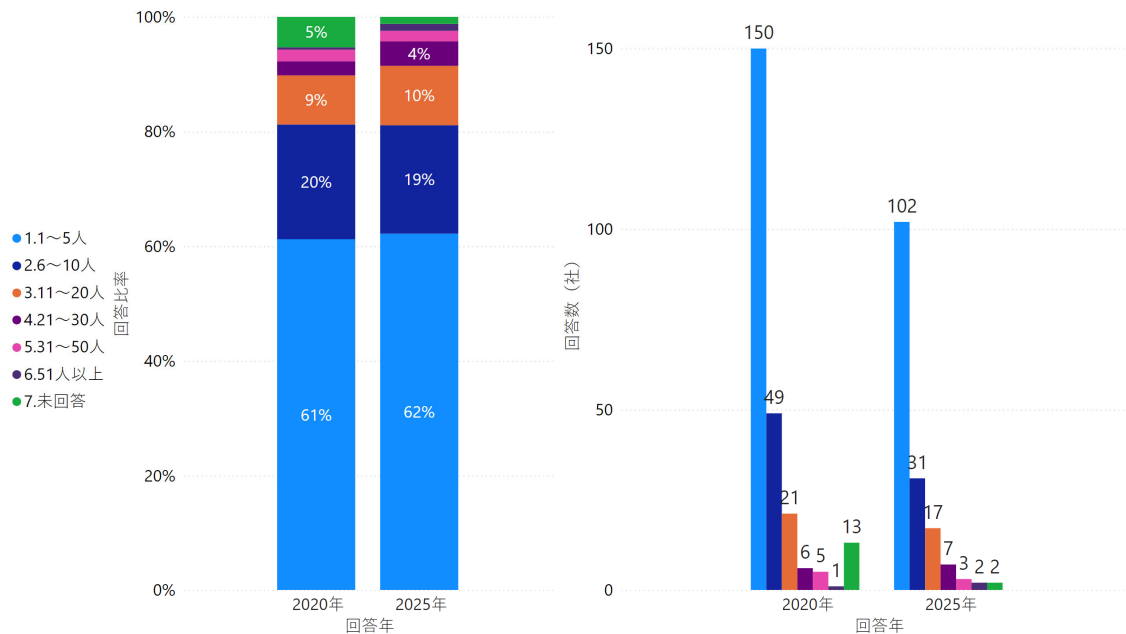


図 2-18.解体作業員数回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

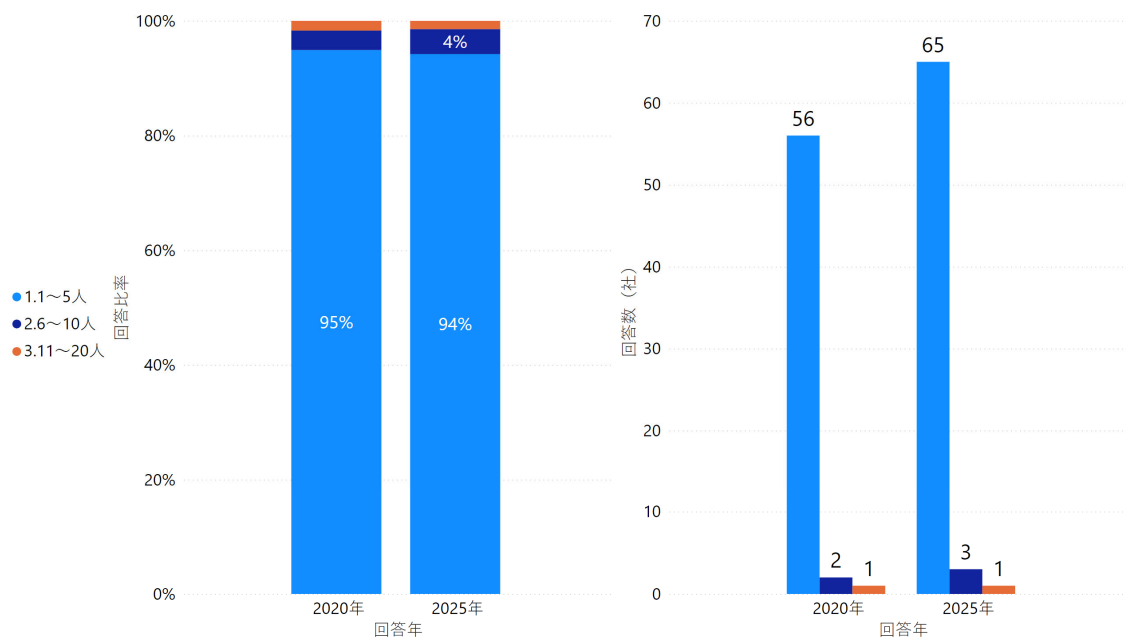


図 2-19.解体パート数回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(6) 解体作業員 1 人当たりの年間 ELV 処理台数

図 2-20 に解体作業員 1 人当たりの年間の ELV 処理台数回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）を示す。2020 年と比較し、2025 年は 1～100 台/人・年、200～500 台/人・年の比率が増え、500～1,000 台/人・年、1,001～5,000 台/人・年の比率が低下した。

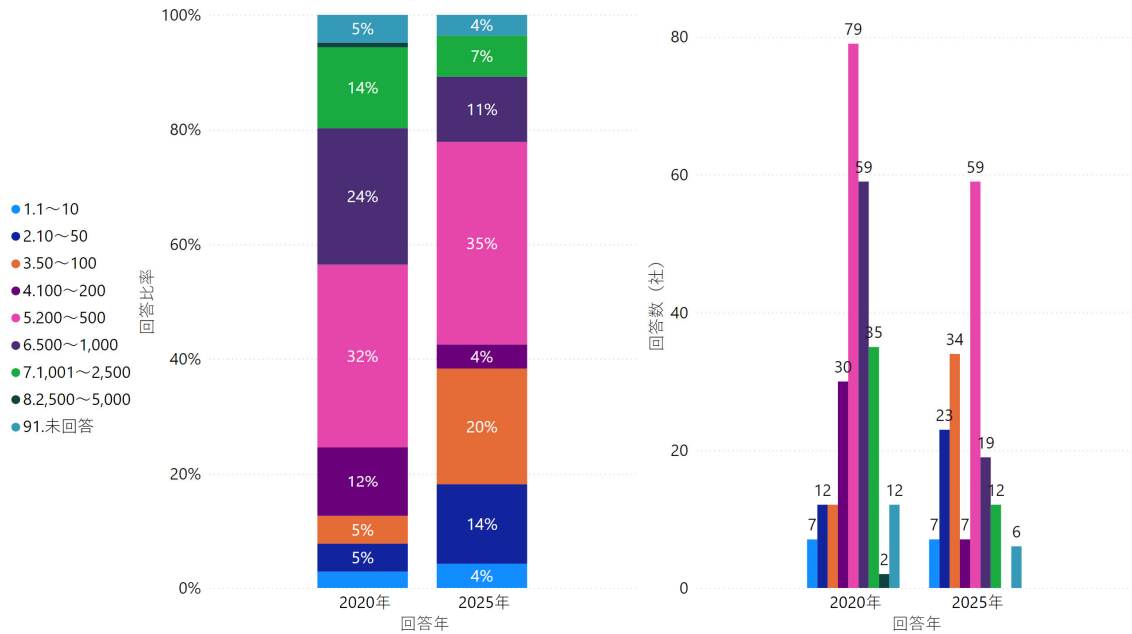


図 2-20.解体作業員 1 人当たりの年間の ELV 処理台数回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(7) 保有設備

図 2-21 に保有設備別回答比率（2020年・2025年比較）を示す。複数回答のため、回答比率で示す。2020年と比較し2025年度は各機器の回答（保有）比率がわずかに上昇した。

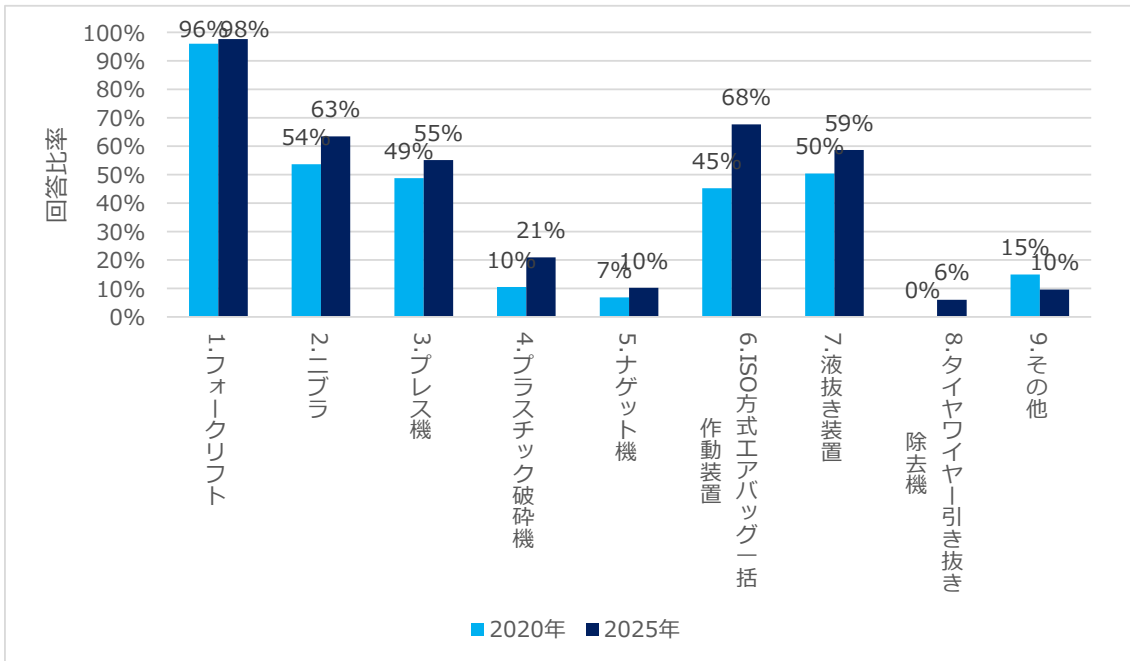


図 2-21.保有設備別回答比率（2020年・2025年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(8) 売上高

図 2-22 に売上高別回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）を示す。2020 年と比較し 2025 年は売上高 5,000 万円以下の事業者の比率が減少した一方で、10～20 億円と回答した事業者の比率が増加した。

なお、1 社あたりの年間売上高は 2025 年の方が増える結果となったが、2025 年は 2020 年と比較して、売上高 10 億円以下の事業者が減少した一方で、10～20 億円と回答した事業者数が 12 社、20 億円以上と回答した事業者が 1 社増えたことが影響している（図 2-23）。売上高が中古車販売の増加等により拡大している解体業者が存在するかもしれないが、ELV 処理台数が減少傾向にあり 2020 年時点との比較が適切に行えない可能性があるため、1 社あたりの年間売上高は記載しない。

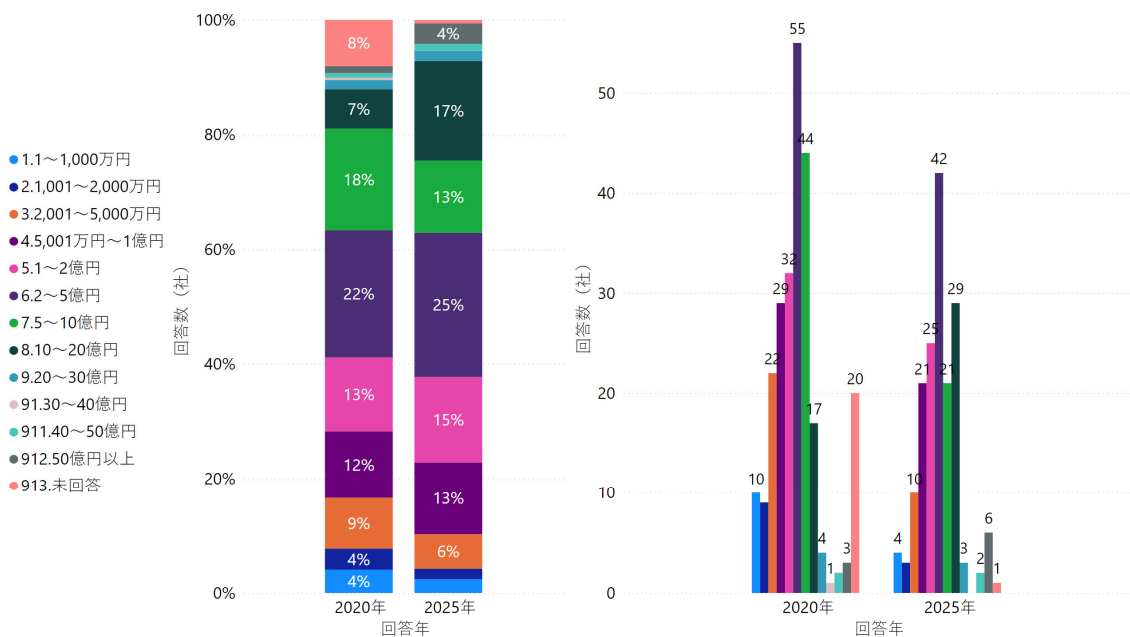


図 2-22 売上高別回答数比率および回答数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

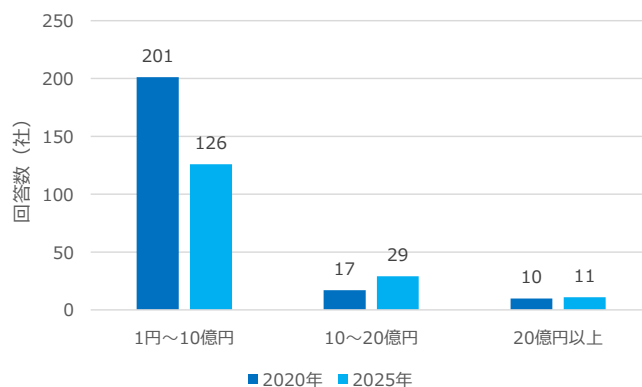


図 2-23.売上高別回答数

出所：矢野経済研究所作成

(9) 項目別売上高

図 2-24 に項目別売上比率（2020 年・2025 年比較）を示す。2020 年と比較し 2025 年は素材の売上比率が 9%減少した一方で、部品（海外）の売上比率が 5%、中古車の売上比率が 4%増加した。

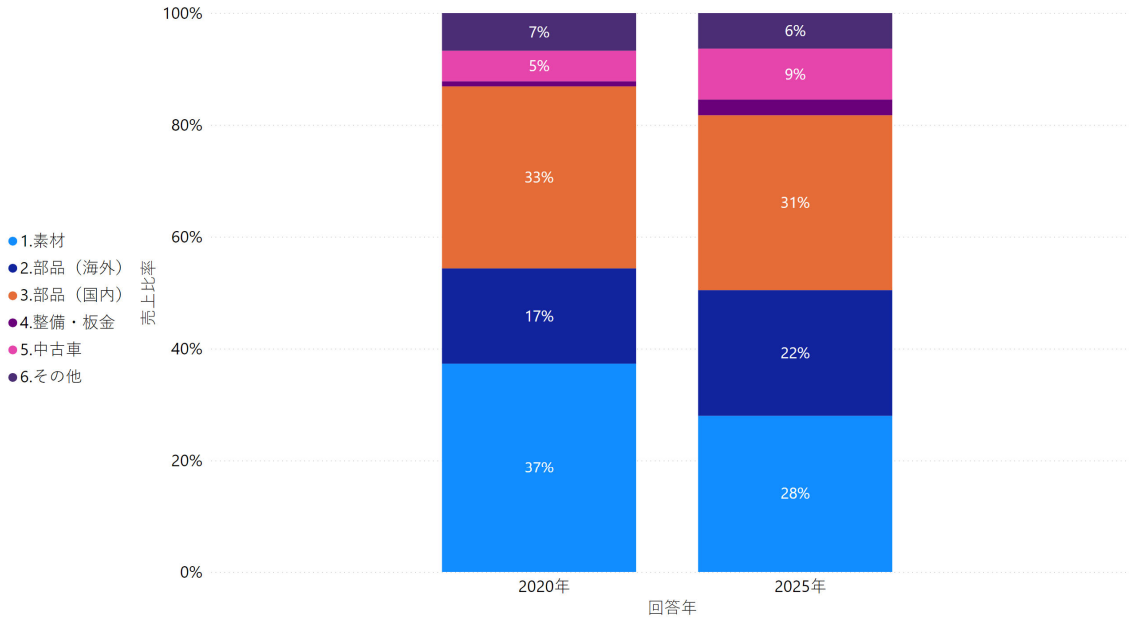


図 2-24.項目別売上比率（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

① 素材売上高

図 2-25 に素材別売上比率および売上高（2020 年・2025 年比較）を示す。2020 年、2025 年ともに鉄の売上比率が最も高いが、2020 年と比較し、2025 年は鉄の売上比率が低下した。その代わりに非鉄、その他の売上比率が増加した。図 2-26 に 1 社あたりの素材別売上比率および売上高（2020 年・2025 年比較）を示す。先述したように、2020 年と比較し、2025 年は鉄の売上高が低下した。その代わりに非鉄、その他の売上高が増加した。

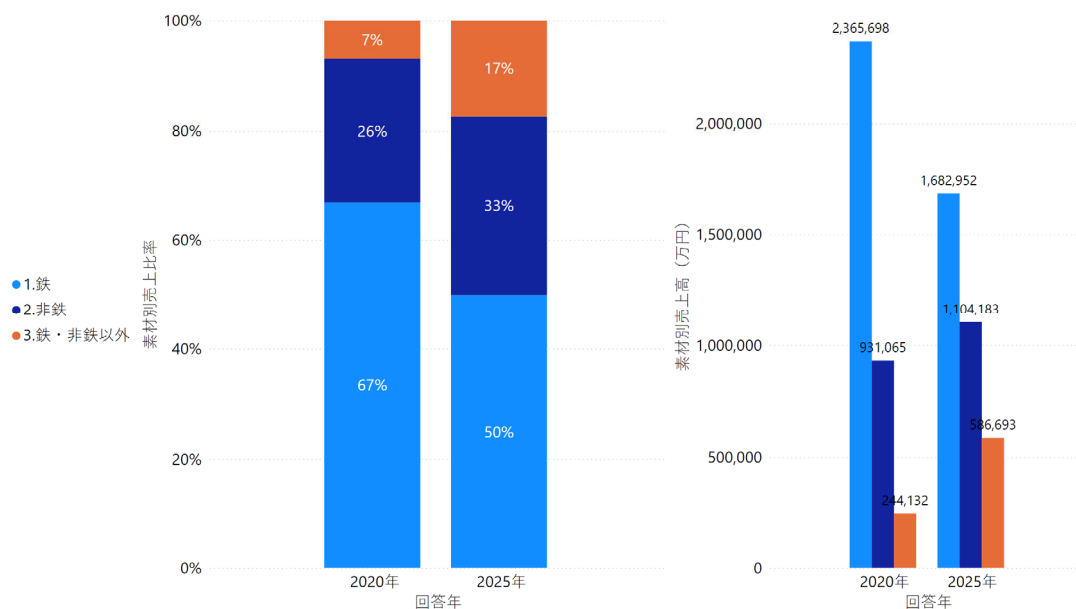


図 2-25. 素材別売上比率および売上高（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

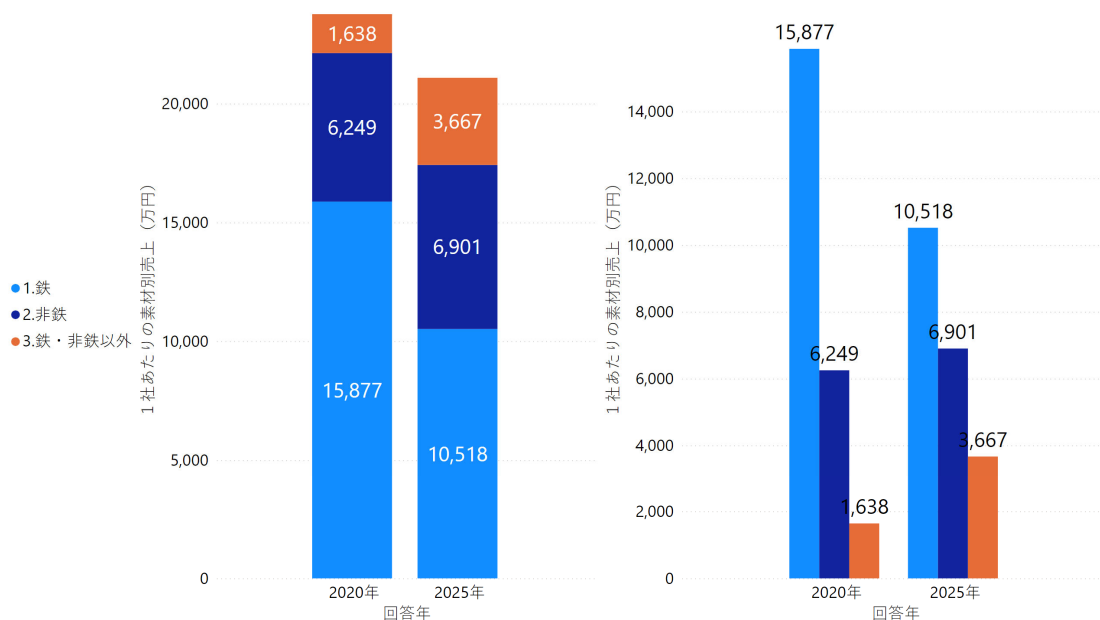


図 2-26.1 社あたりの素材別売上比率および売上高（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-27 に 1 台当たりの鉄の売上高を示す。2020 年の 1 台当たりの価格は数千円～3 万円以下/台が約 80%であったのに対して、2025 年は 51%となっており、3～5 万円以下/台が増加した。一般的に廃車ガラの重量は 500kg 程度であり、鉄スクラップの価格を 50～100 円/kg とすると、2～5 万円/台となる。5 万円/台を超える価格については、(売上高の) 回答ミスの可能性が考えられる。

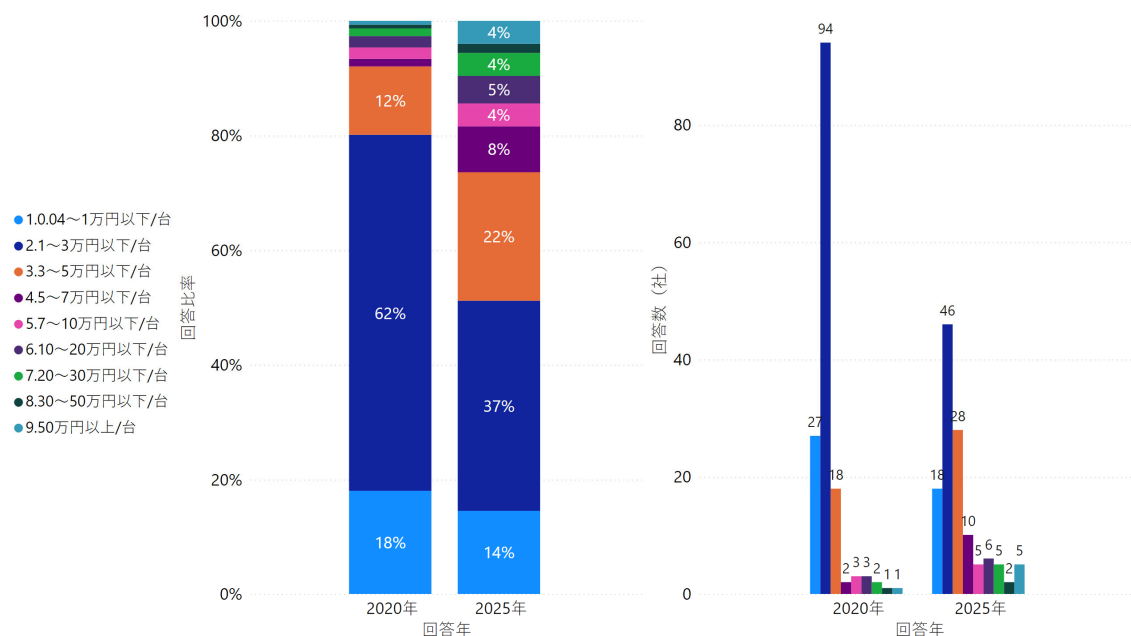


図 2-27.1 台当たりの鉄の売上高回答比率および回答数 (2020 年・2025 年比較)

出所：矢野経済研究所作成

(10) 中古部品ネットワークへの加入状況

図 2-28 に中古部品ネットワークへの加入状況を示す。2020 年では 75%が、2025 年では 84%が加入していると回答した。2020 年と比較し、2025 年は中古部品ネットワークの加入者比率が増加したが、2020 年と比較し、2025 年は回答数も少なくなっているため、厳密な比較結果とは言い難い。

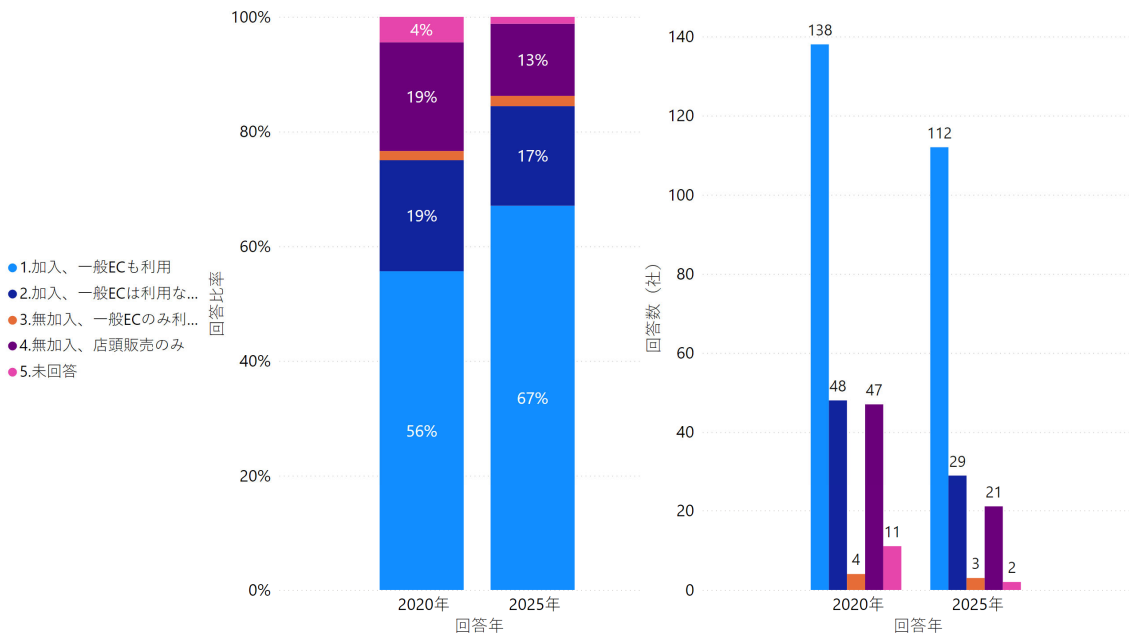


図 2-28.中古部品ネットワークへの加入状況回答比率および回答数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(11) 代表者の年代

図 2-29 に代表者の年代を示す。2020 年と比較し、2025 年は 20～49 歳、60～69 歳比率が減少し、50～59 歳、70 歳以上比率が増加した。時間経過に伴う年齢の上昇と考えられる。

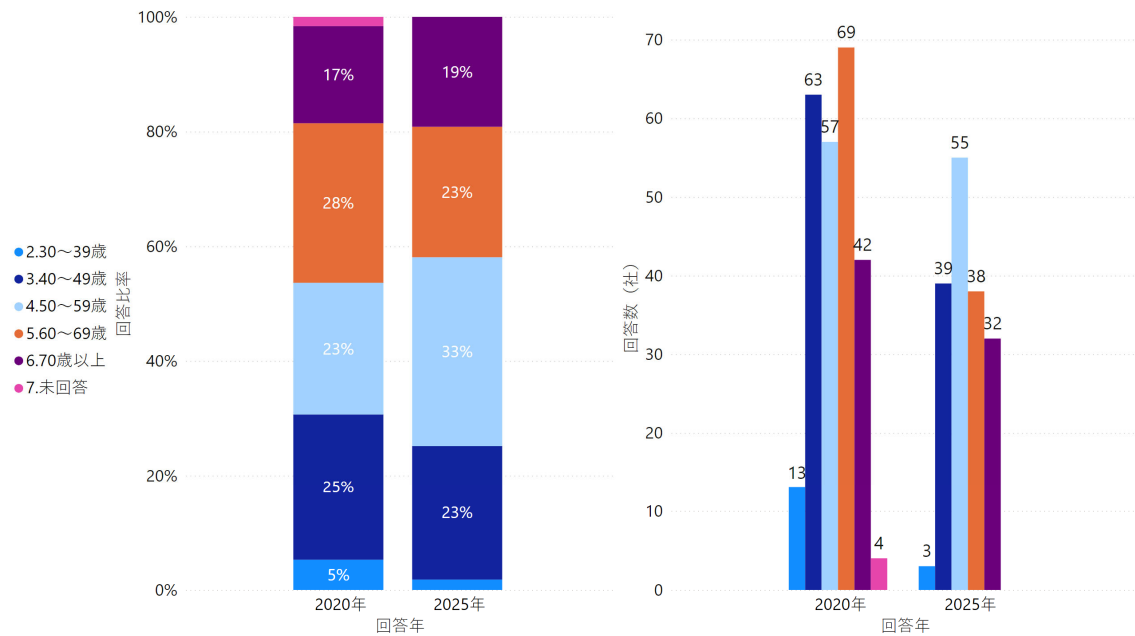


図 2-29.代表者の年代回答比率および回答数（2020 年・2025 年比較）

出所：矢野経済研究所作成

(12) 後継者の有無

図 2-30 に後継者の有無を示す。2020 年は後継者がいると回答した事業者が 44%、2025 年は 35%であった。2020 年と比較し、2025 年は後継者がいるという回答比率が 9%低下した。

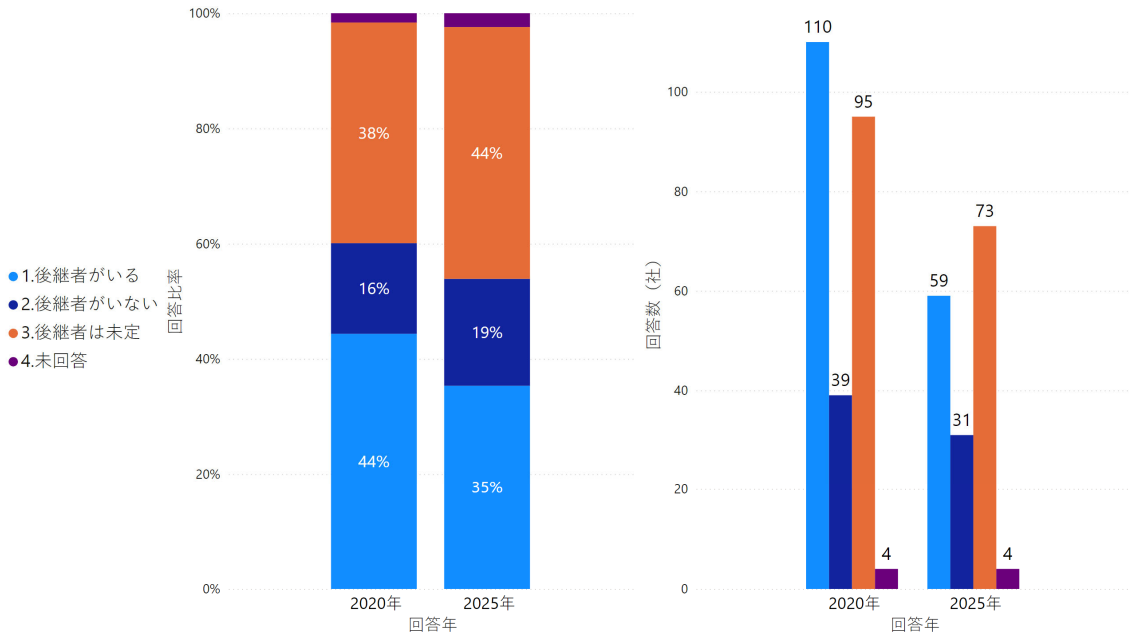


図 2-30.後継者の有無回答比率および回答数（2020年・2025年比較）

出所：矢野経済研究所作成

2.1.5. 外国人および日本人事業者比較（2025年回答）

(1) 回答者数

外国人および日本人事業者結果を比較する。図 2-31 に回答者数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者の回答社は 84 社、日本人事業者の回答社は 440 社であった。表 2-20 に外国人事業者と日本人事業者の定義を示す。

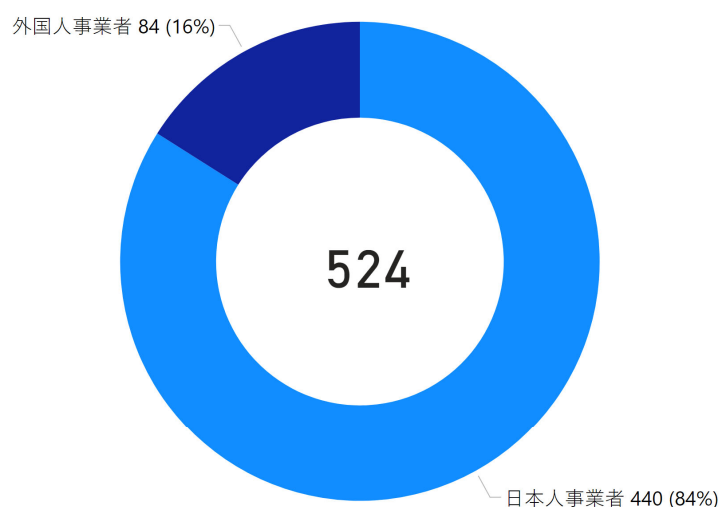


図 2-31. 回答者数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

表 2-20. 外国人事業者と日本人事業者の定義

項目	定義
日本人事業者	代表者の国籍が日本かつ従業員の日本比率が外国人と同数または高い
外国人事業者	代表者の国籍が日本以外または従業員の外国人比率が高い

出所：矢野経済研究所作成

図 2-32 に回答社所在地を示す。回答社の所在地を地図上にプロットした。全国の事業者から回答を得ているが、外国人事業者比率が高い県は茨城、千葉、大阪、福岡等である。



図 2-32.回答社所在地（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(2) 事業開始年

図 2-33 に事業開始年回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者は 2000 年以降操業が全体の 80%以上である。一方で日本人事業者は 2000 年以前の操業が全体の 70%以上である。

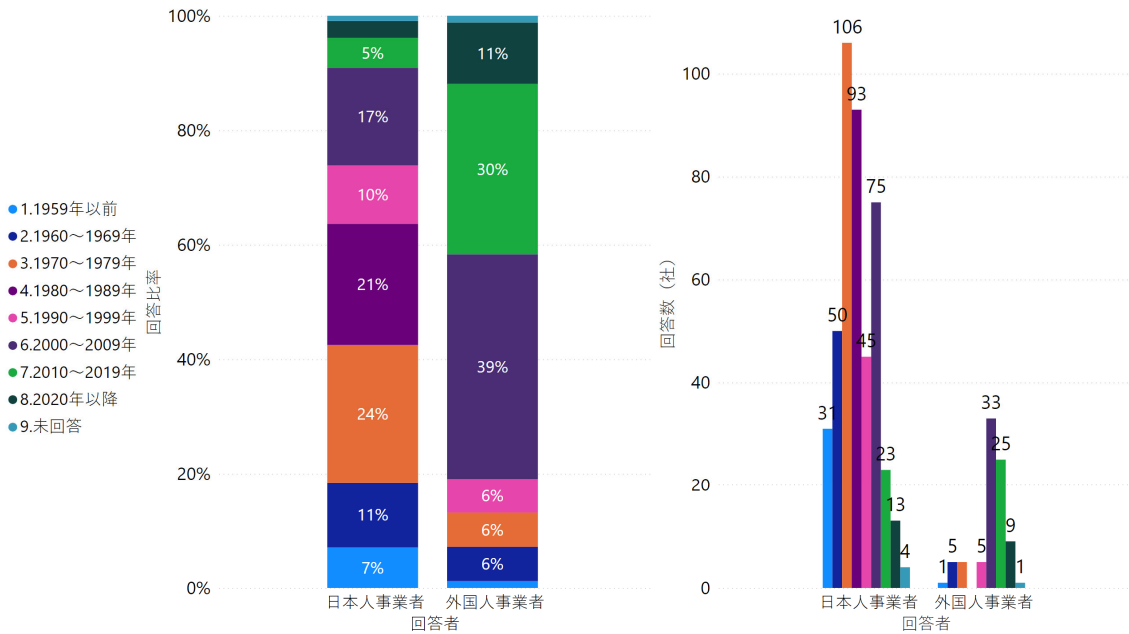


図 2-33. 事業開始年回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(3) 年間の ELV 処理台数

図 2-34 に年間の ELV 処理台数別回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者と日本人事業者で比率に大きな違いはない。

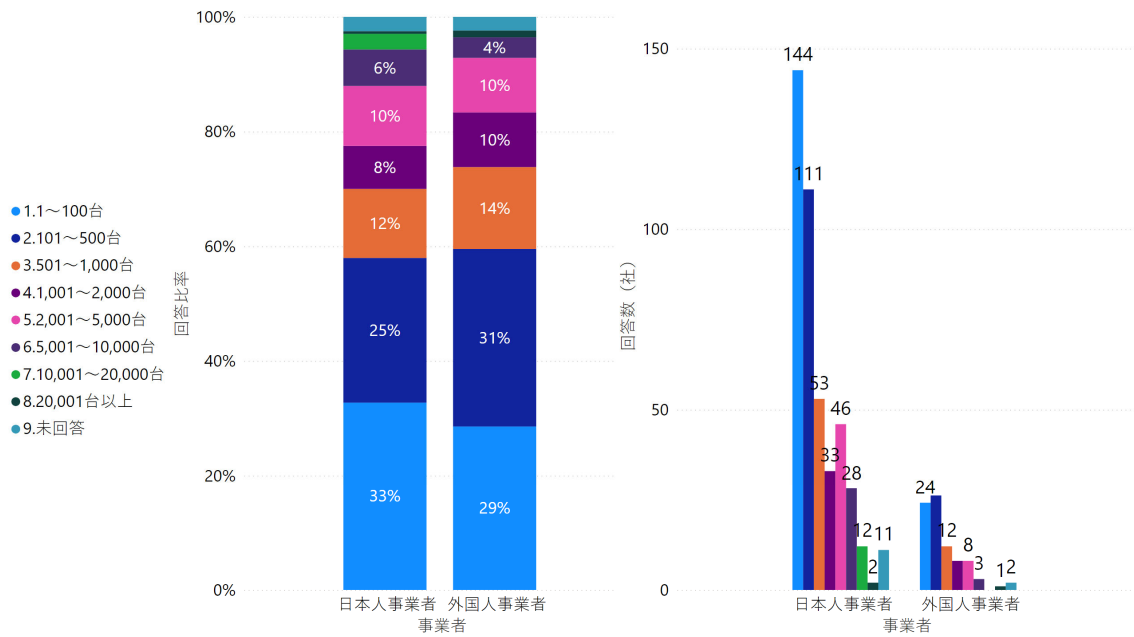


図 2-34.年間の ELV 処理台数別回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-35 に 1 社あたりの年間の ELV 処理台数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者よりも 1 社あたりの解体台数が少ない（日本人事業者の 72%の処理台数）。

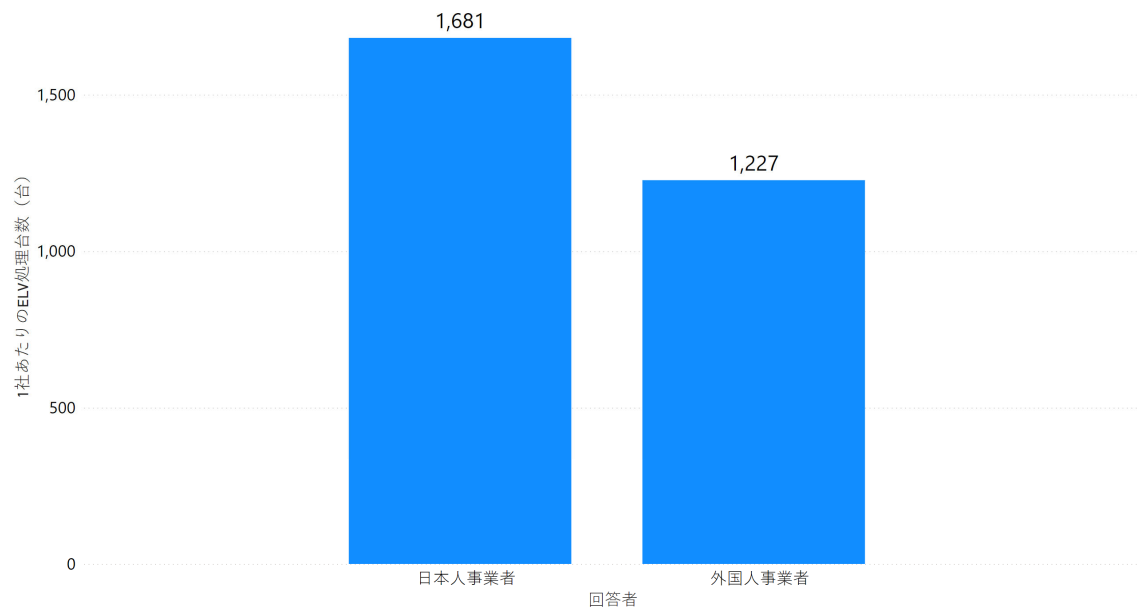


図 2-35.1 社あたりの年間の ELV 処理台数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(4) ELV 仕入れ先

図 2-36 に ELV 仕入れ先別台数回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者は外国人事業者と比較し、中古車販売・整備由来の仕入れ台数が多い。外国人事業者は日本人事業者と比較し、オークションからの仕入れ台数比率が多い。

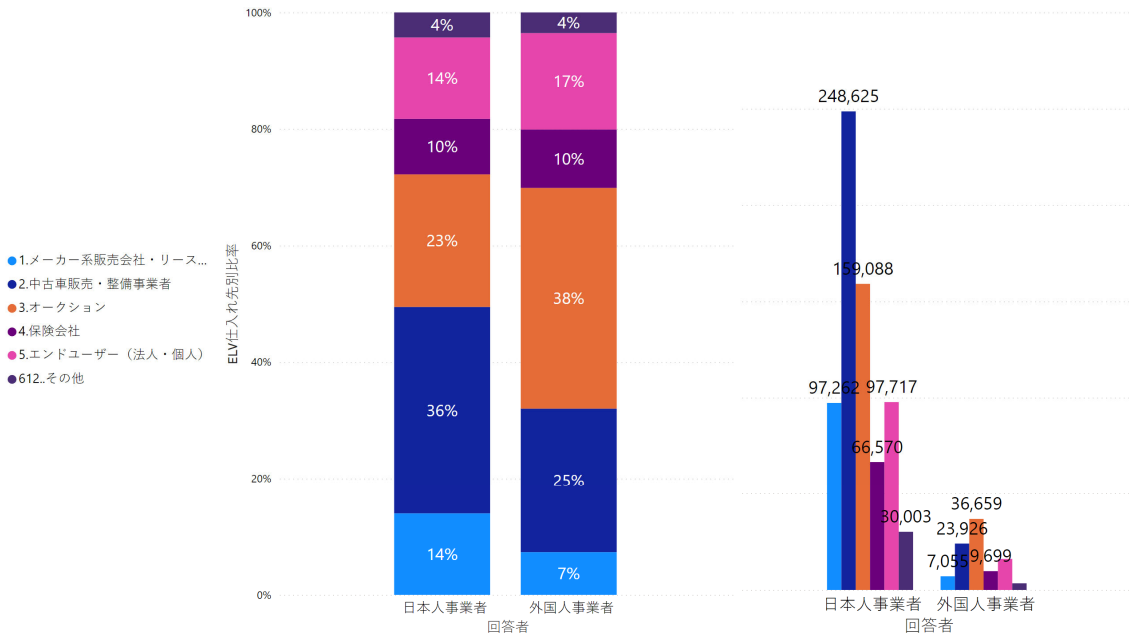


図 2-36. ELV 仕入れ先別台数回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-37 に 1 社あたりの ELV 仕入れ先別台数回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者よりも、オークションからの仕入れ台数が多いが、それ以外の仕入れ台数は日本人事業者よりも少ない。

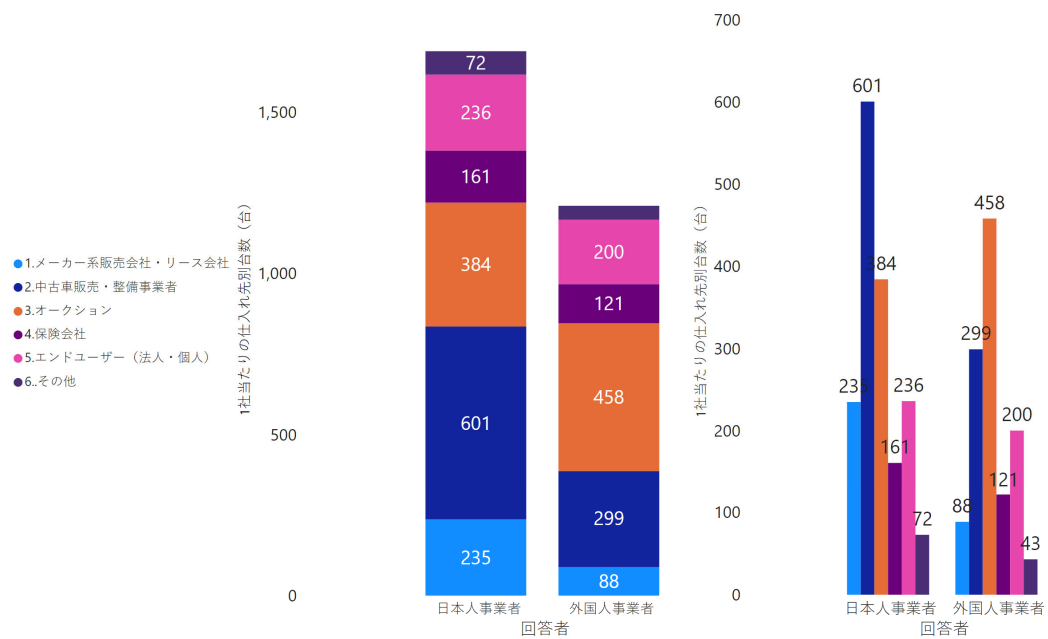


図 2-37.1 社あたりの ELV 仕入れ先別台数回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(5)ELV 仕入れ変化

図 2-38 に ELV 仕入れ変化回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。3年前と低した ELV の仕入れ台数が減少しているという回答した日本人事業者は 79%に対して、外国人事業者は 45%であった。日本人事業者の方が ELV 仕入れ台数が減少している企業が多い。

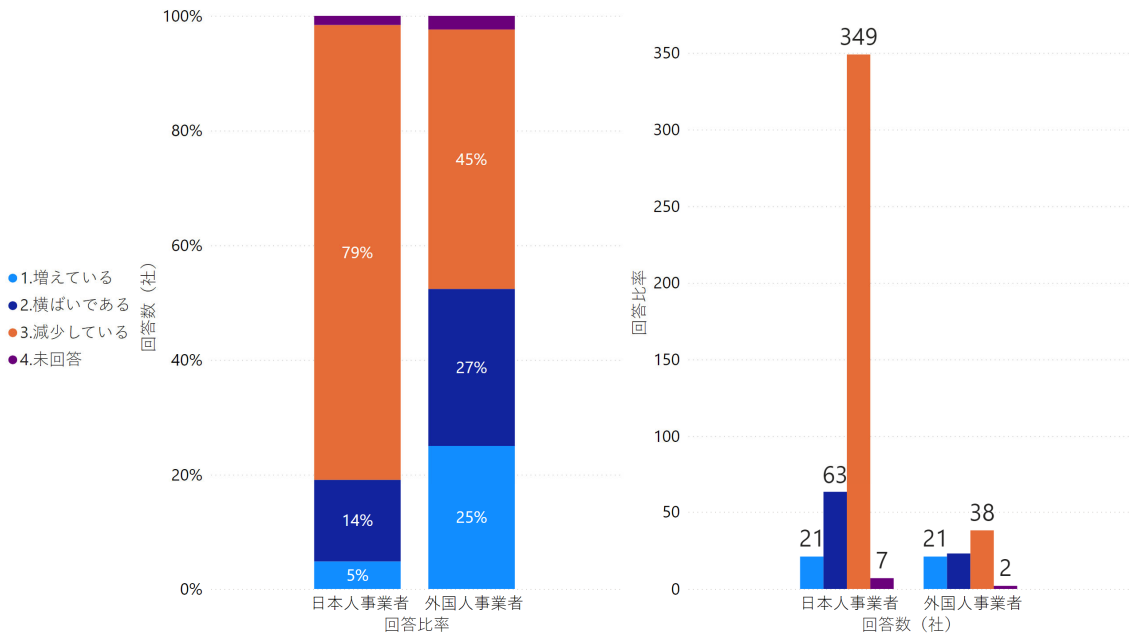


図 2-38.ELV 仕入れ変化回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(6) 解体社員員数/パート数

図 2-39 に解体作業員数回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を、図 2-40 に解体パート数回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者と日本人事業者で解体作業員数は大きな違いはない。解体パート数は日本人事業者の 4 社を除き、1～5 人という回答である。

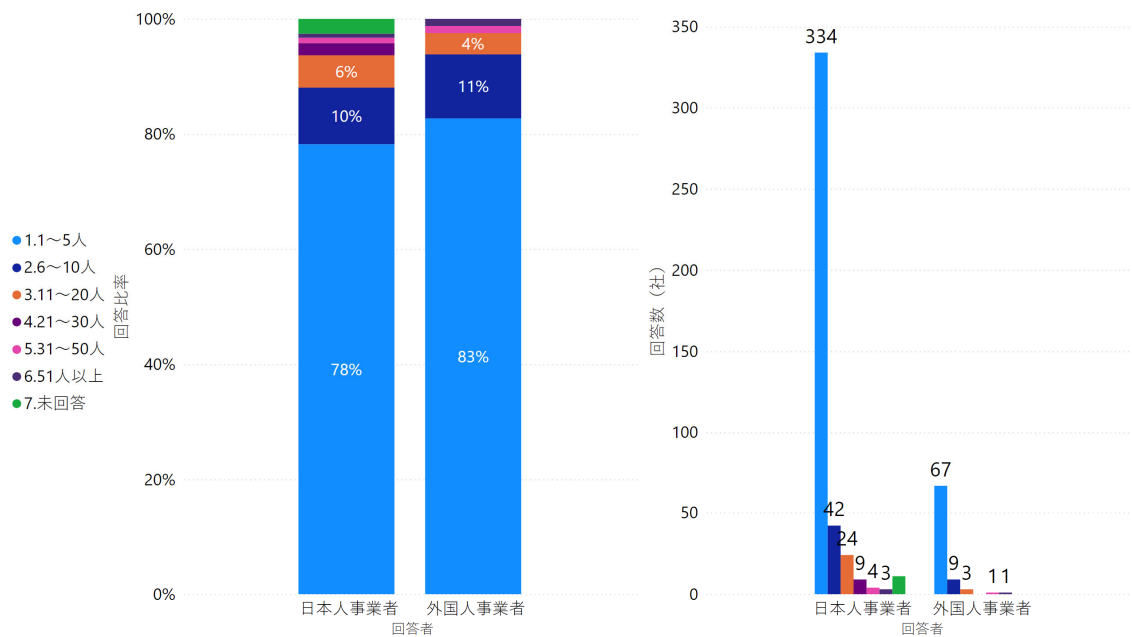


図 2-39.解体作業員数回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

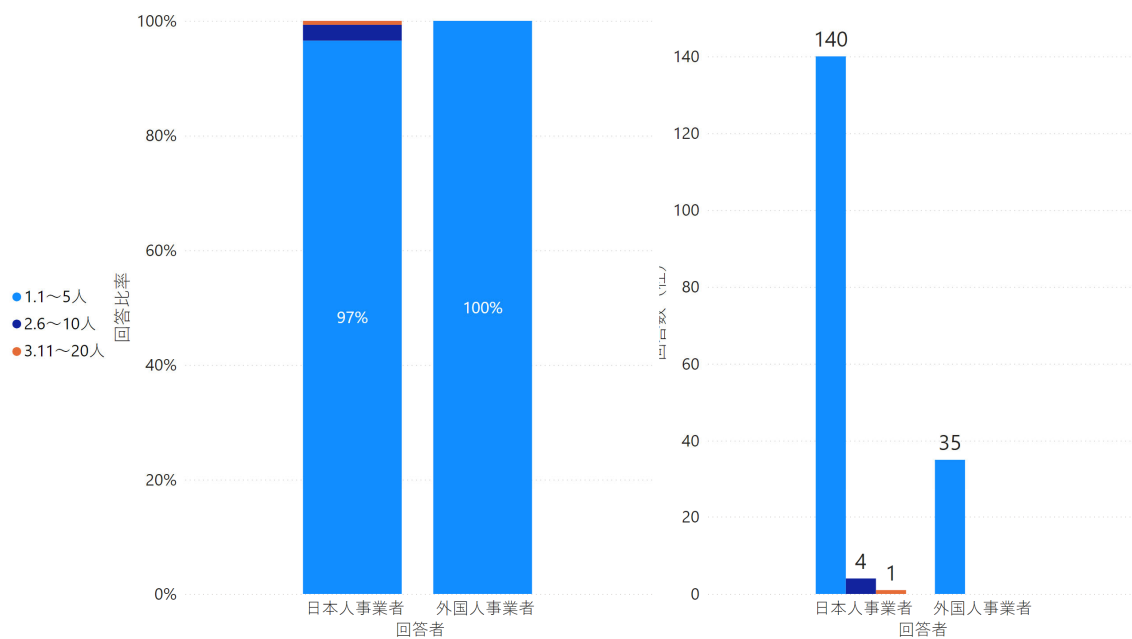


図 2-40.解体パート数回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

(7)解体作業員 1 人当たりの年間 ELV 処理台数

図 2-41 に解体作業員 1 人当たりの年間の ELV 処理台数（日本人・外国人事業者比較）を示す。解体作業員 1 人当たりの年間 ELV 処理台数について、日本人事業者の方が 500 台/人・年以上の事業者比率が高い。

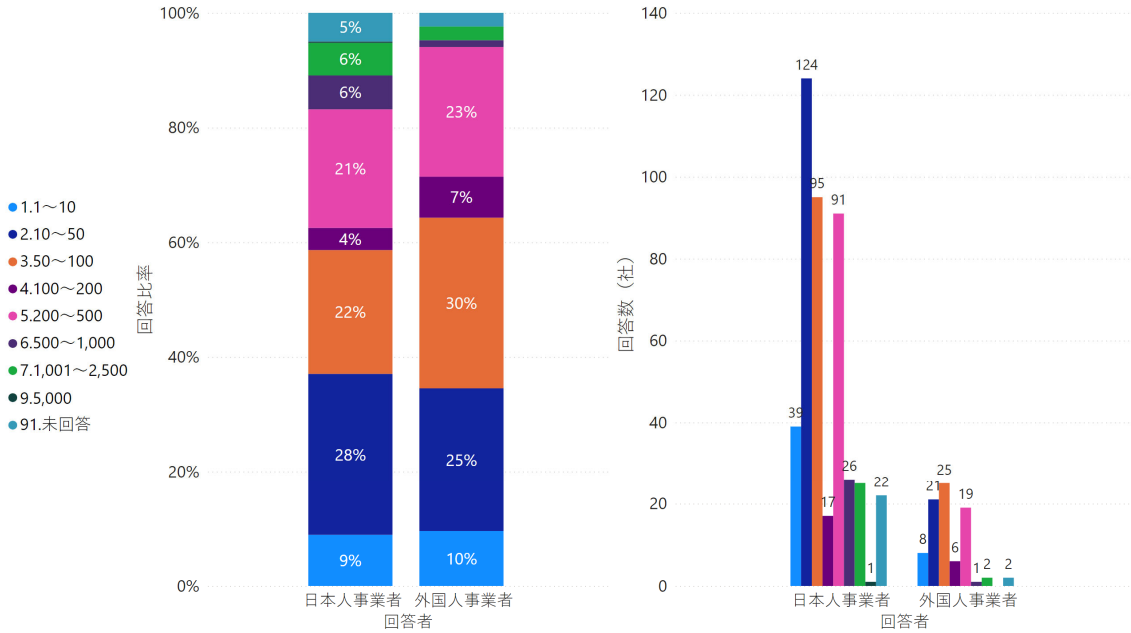


図 2-41.解体作業員 1 人当たりの年間の ELV 処理台数（日本人・外国人事業者比較）

(8) 従業員の言語

図 2-42 に従業員の言語組み合わせ回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者は日本人のみの事業者が 84%と圧倒的に多い。外国人事業者は従業員の言語について日本語と外国語同数の回答比率が最も高く 37%、その次に外国人比率が高いという回答が 26%であった。

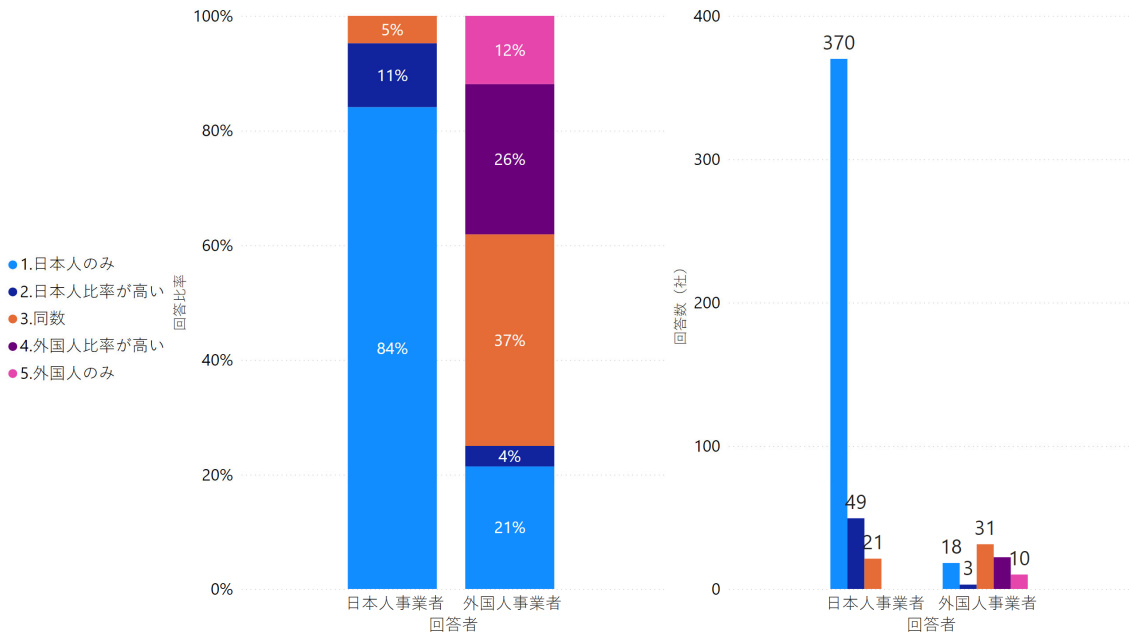


図 2-42. 従業員の言語組み合わせ回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-43 に従業員の言語（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者は日本語の従業員の数が圧倒的に多い。外国人事業者は日本語の従業員数が最も多く、次にウルドゥー語、パシュトゥー語などである。

図 2-44 に移動報告者の言語（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者でも日本人事業者でも移動報告を行っているのは日本語を母国語とする従業員が圧倒的に多い。

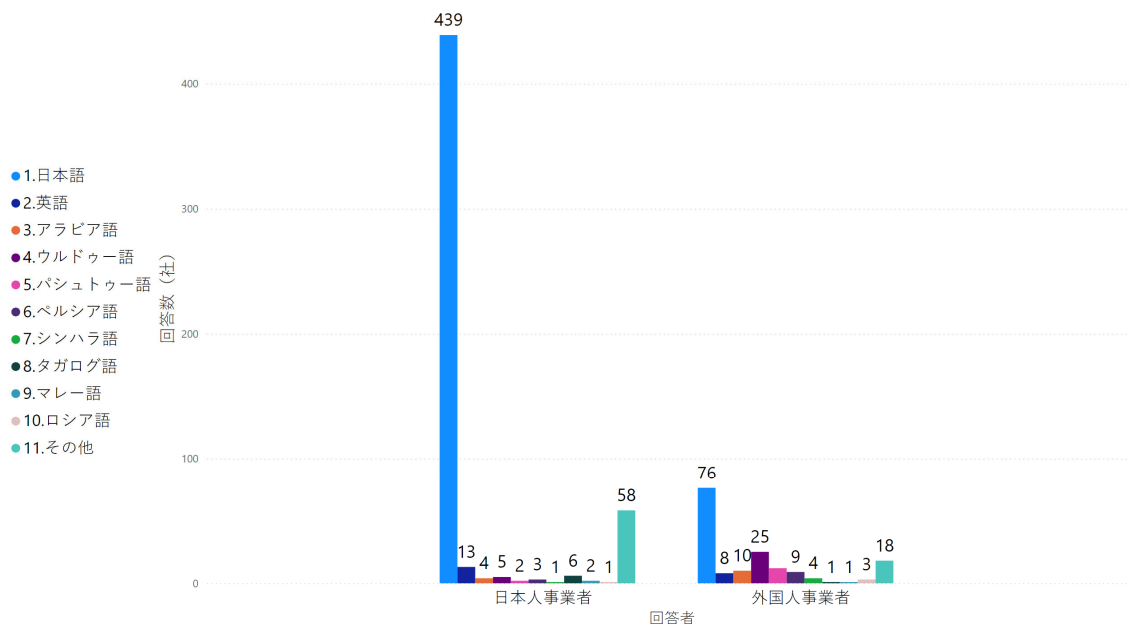


図 2-43.従業員の言語（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

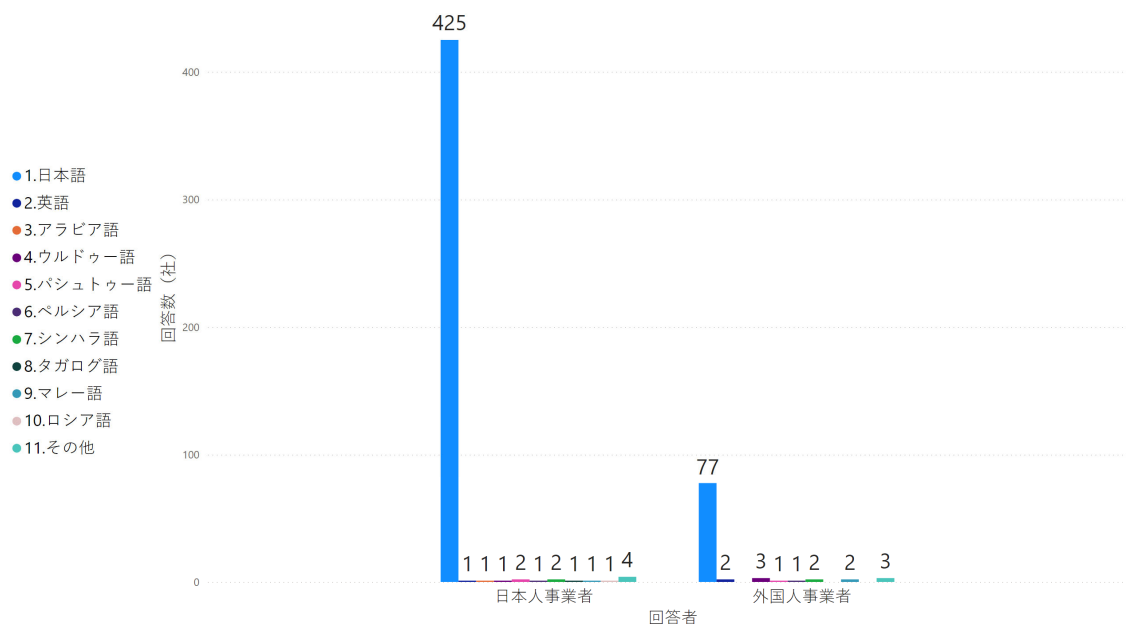


図 2-44.移動報告者の言語（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(9) 保有設備

図 2-45 に保有設備別回答比率（日本人・外国人事業者比較）を示す。複数回答のため、回答比率で示す。外国人事業者と比較し日本人事業者はフォークリフト、タイヤワイヤー引き抜き機を除き他の機器の保有比率が高い。

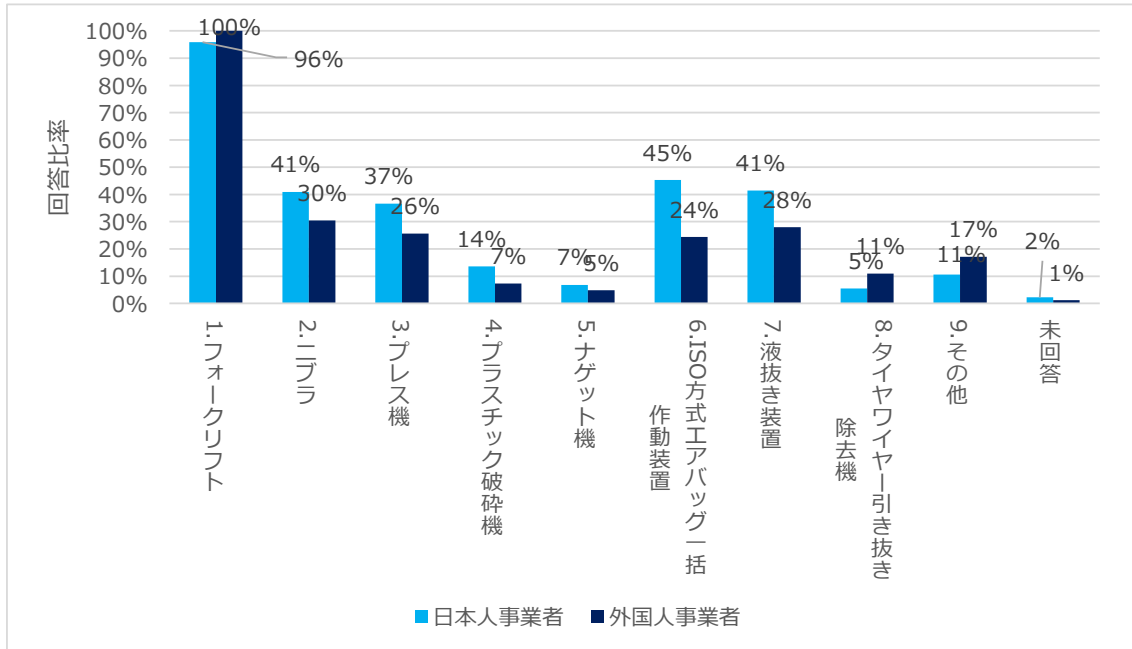


図 2-45.保有設備別回答比率（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(10) 売上高

図 2-46 に売上高別回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者と日本人事業者は売上高回答比率に大きな違いはない。

図 2-47 に 1 社あたりの年間売上高を示す。外国人事業者は日本人事業者よりも売上高が低く、日本人事業者の 61.5% である。

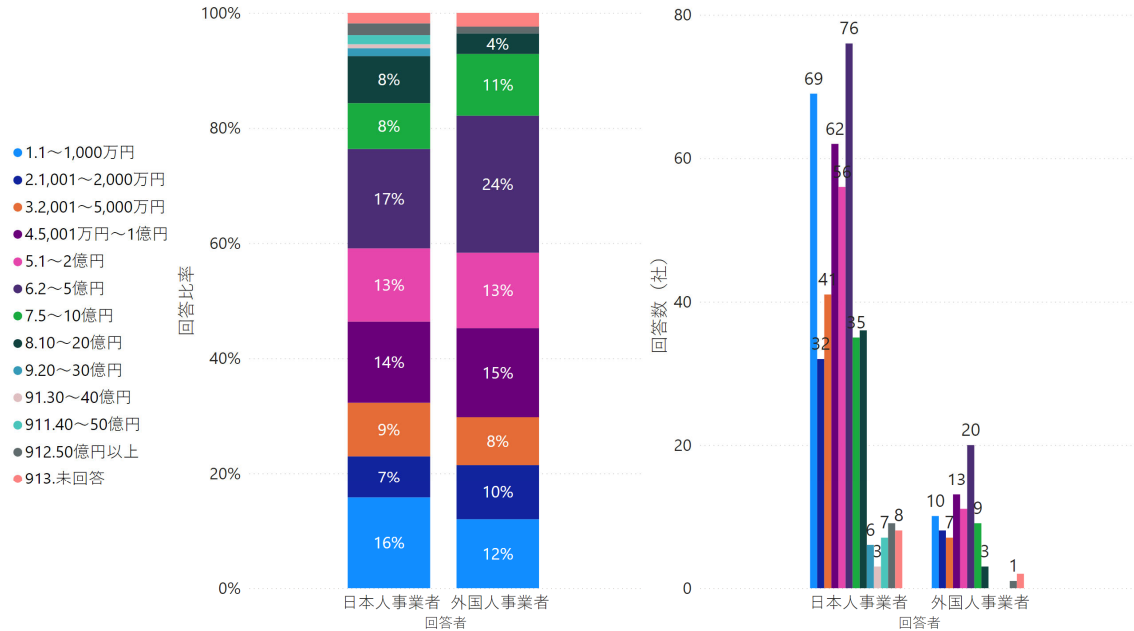


図 2-46 売上高別回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

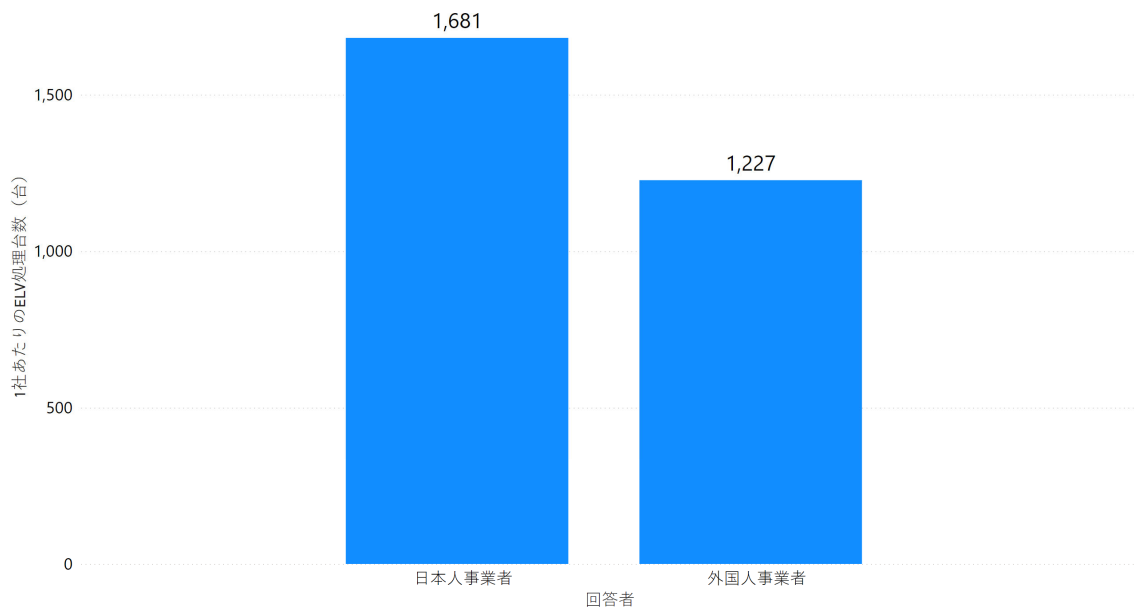


図 2-47.1 社あたりの年間売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(11) 項目別売上高

図 2-48 に項目別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、部品販売（海外向け）、中古車販売の売上比率が高い。それ以外の項目は日本人事業者の比率が高い。

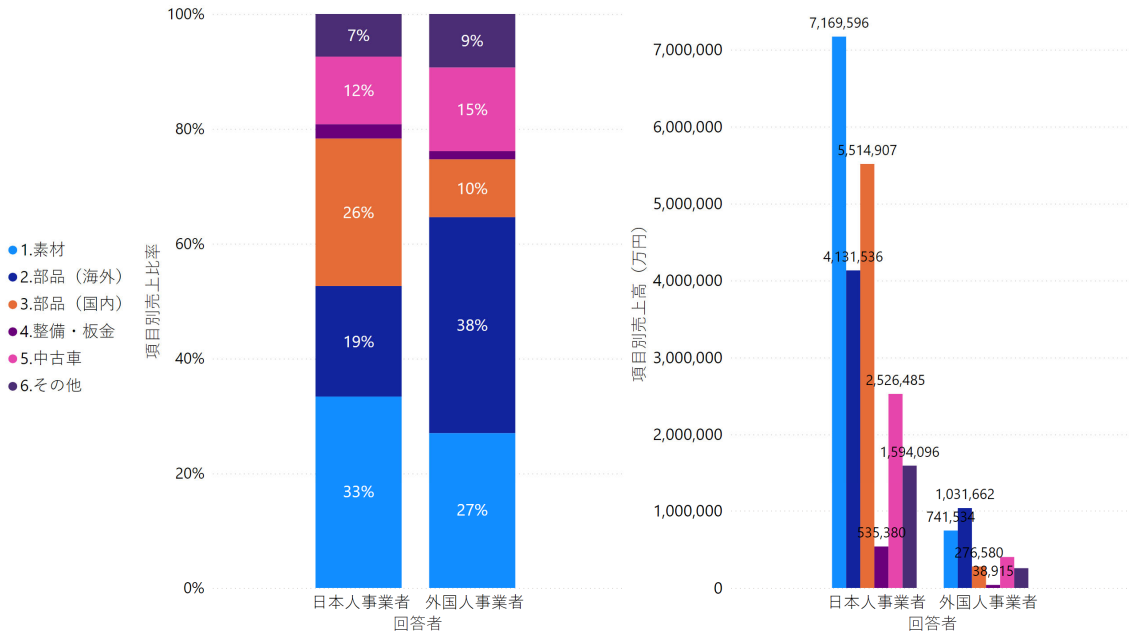


図 2-48. 項目別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-49 に 1 社あたりの項目別売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、部品販売（海外向け）の売上高が高い。それ以外の項目は日本人事業者の売上が高い。

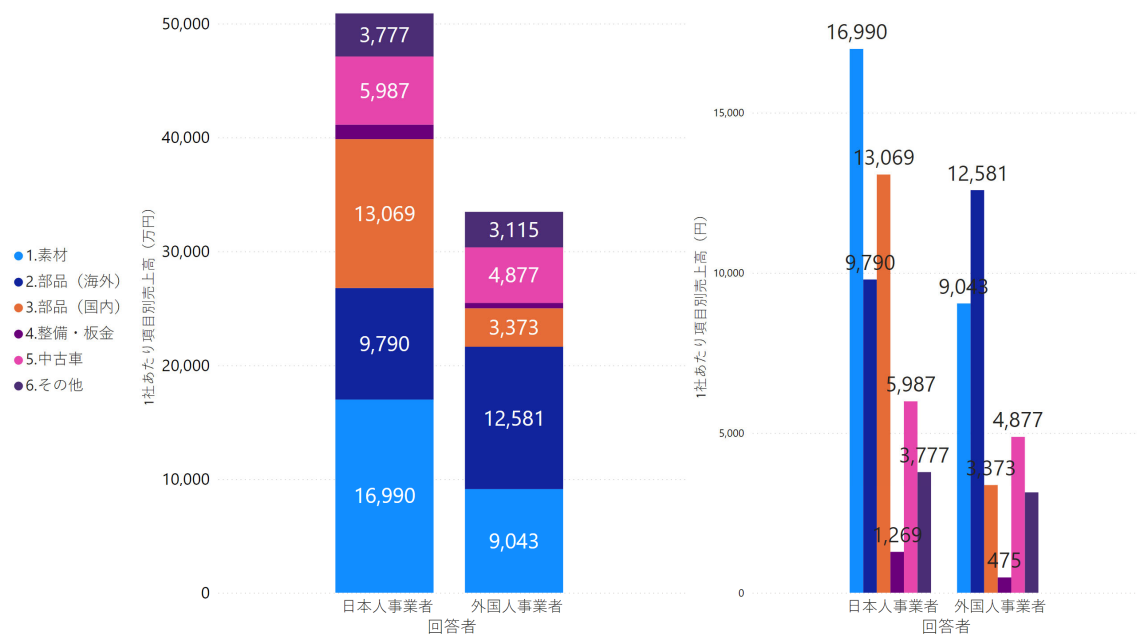


図 2-49.1 社あたりの項目別売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

① 素材売上高

図 2-50 に素材別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者も日本人事業者も素材の売上としては鉄の売上比率が最も高い。

図 2-51 に 1 社あたりの素材別売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者も日本人事業者も素材としては鉄の売上高が最も高い。素材としての売上高は、外国人事業者は日本人事業者の 55%程度である。

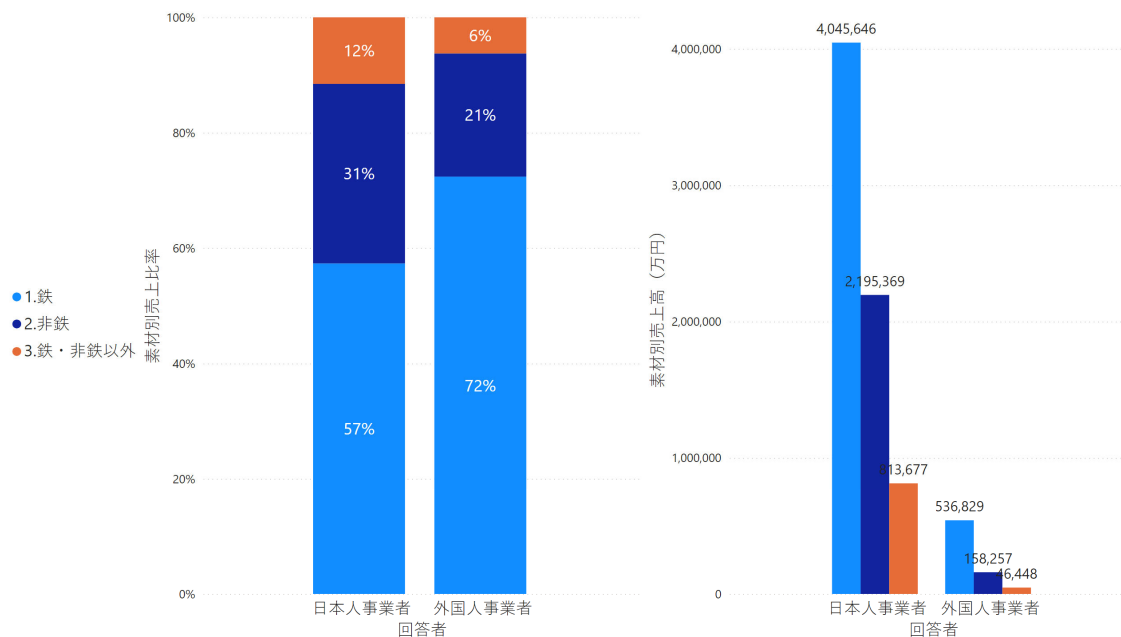


図 2-50.素材別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

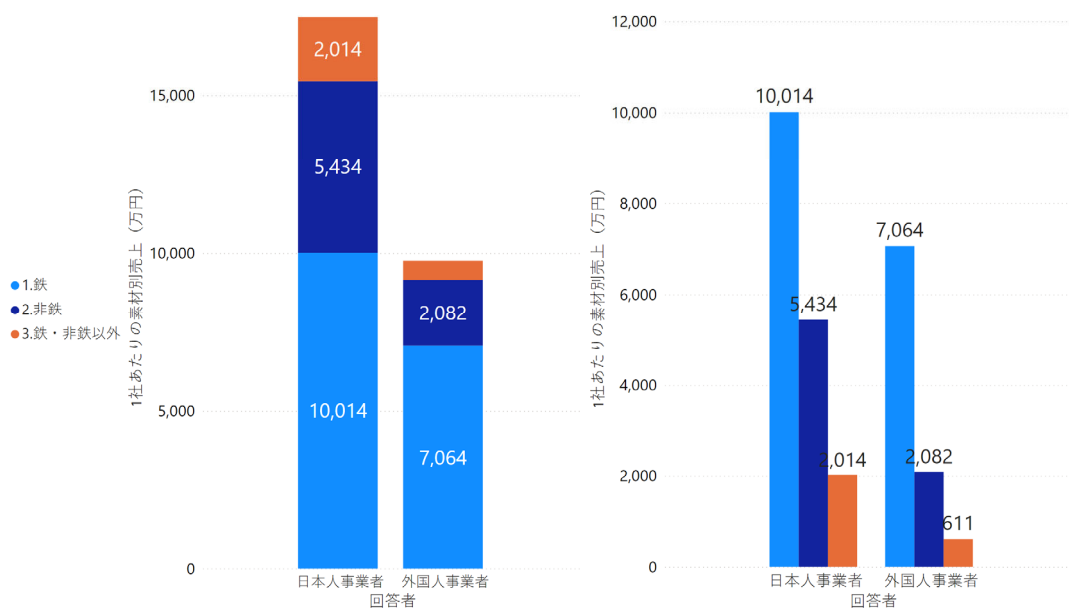


図 2-51.1 社あたりの素材別売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

1) 鉄売上高

図 2-52 に鉄の販売先別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者も日本人事業者も破砕事業者向けの売上比率が 80%以上と最も高い。

図 2-53 に 1 社あたりの鉄の販売先別売上高を示す。外国人事業者も日本人事業者も破砕事業者向けの売上高が圧倒的に高い。

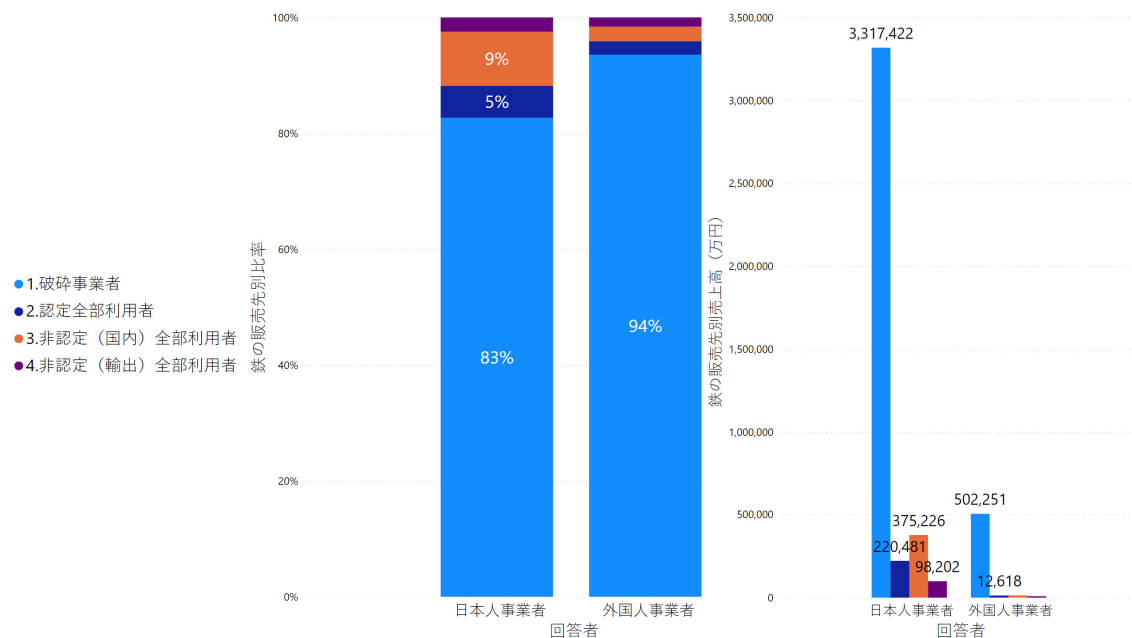


図 2-52. 鉄の販売先別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

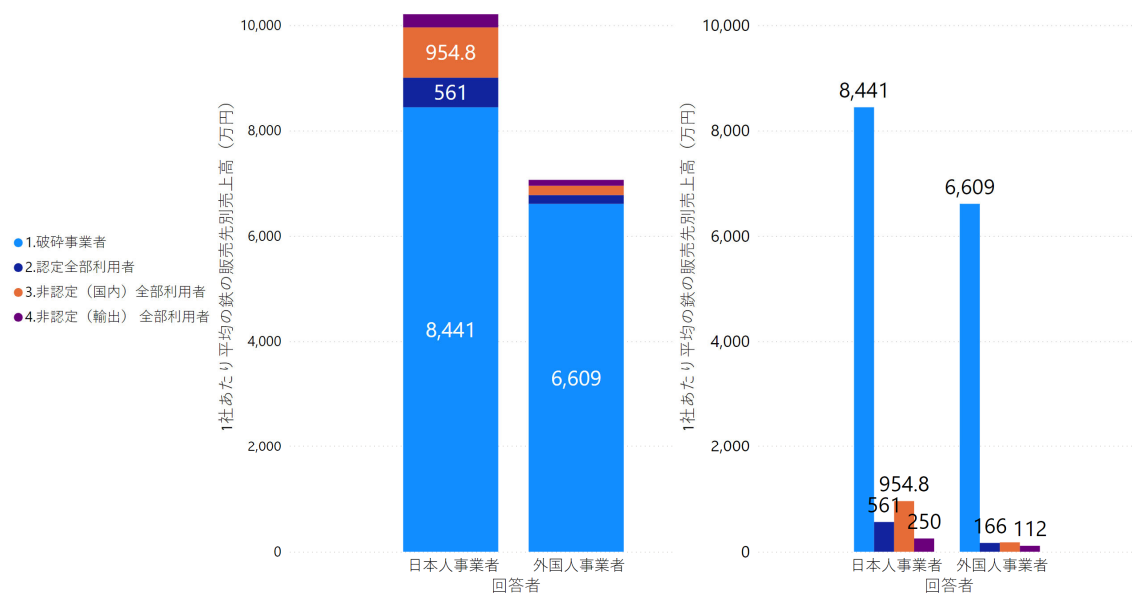


図 2-53.1 社あたりの鉄の販売先別売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-54 に 1 台当たりの鉄の売上高回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、1 万円以下/台の比率が若干高いが、その他比率に大きな違いはない。

一般的に廃車ガラの重量は 500kg 程度であり、鉄スクラップの価格を 50～100 円/kg とすると、2～5 万円/台となる。5 万円/台を超える価格については、売上高の回答ミスの可能性が考えられる。

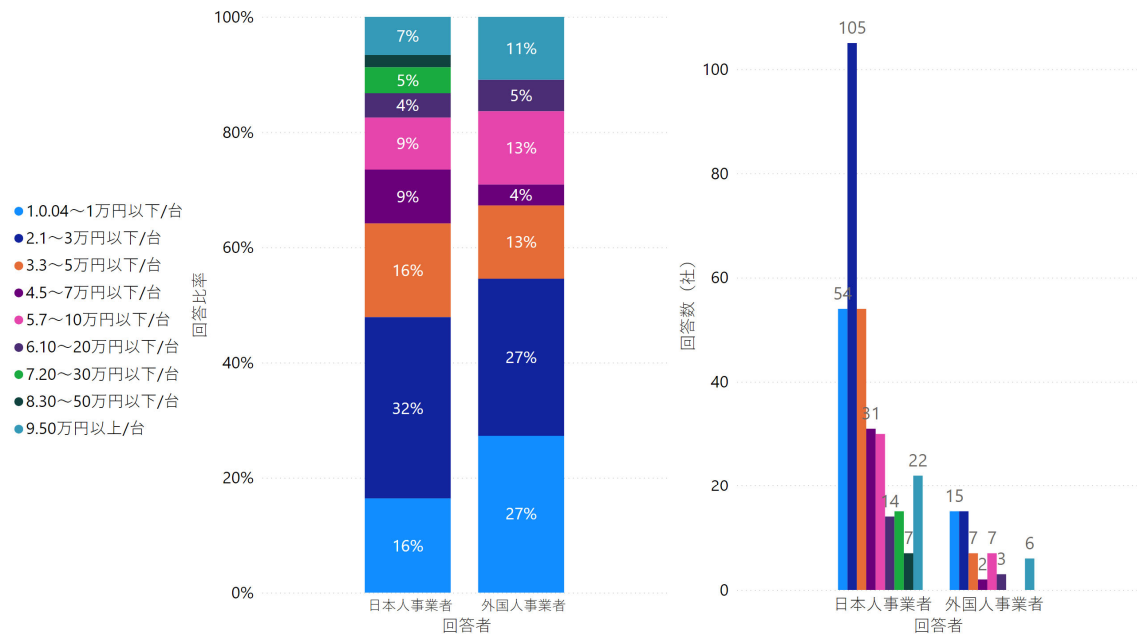


図 2-54.1 台当たりの鉄の売上高回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

・非認定全部利用（輸出）売上高

図 2-55 に非認定全部利用（輸出）の販売形態別売上高を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、ーフカット、ーフカットの売上比率が高い。

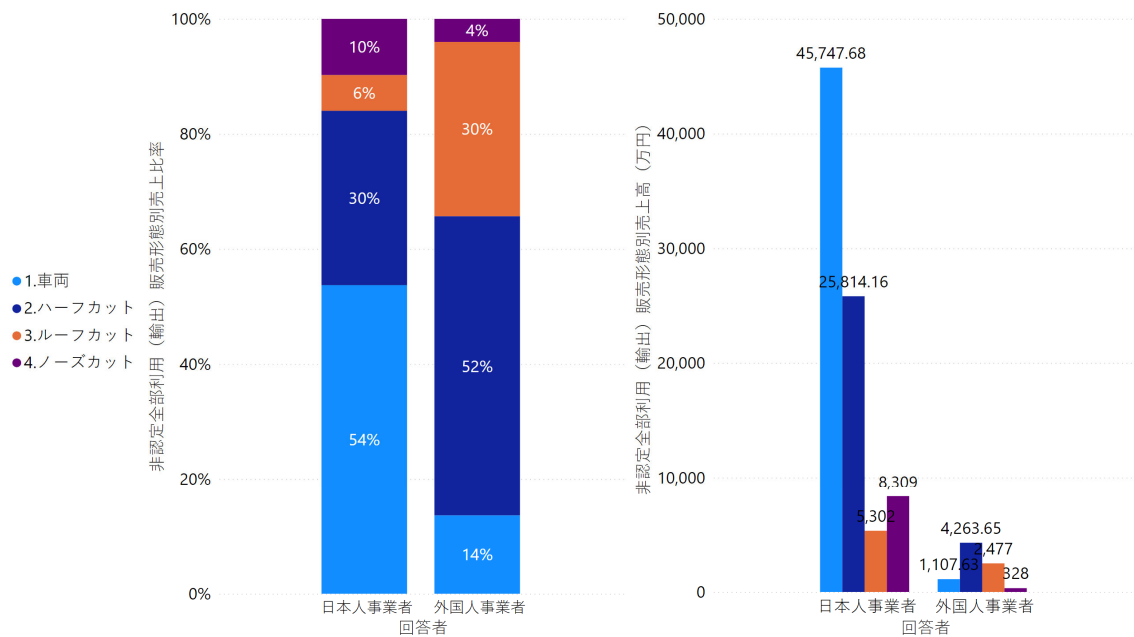


図 2-55.非認定全部利用（輸出）の販売形態別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-56 に 1 社あたりの非認定全部利用（輸出）の販売形態別売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者は全部利用（輸出）の売上高が日本人事業者の 45%程度である。外国人事業者は日本人事業者と比較しルーフカットの売上高が高く、ハーフカットの売上高は同等程度である。車両やノーズカットの売上高は低い。

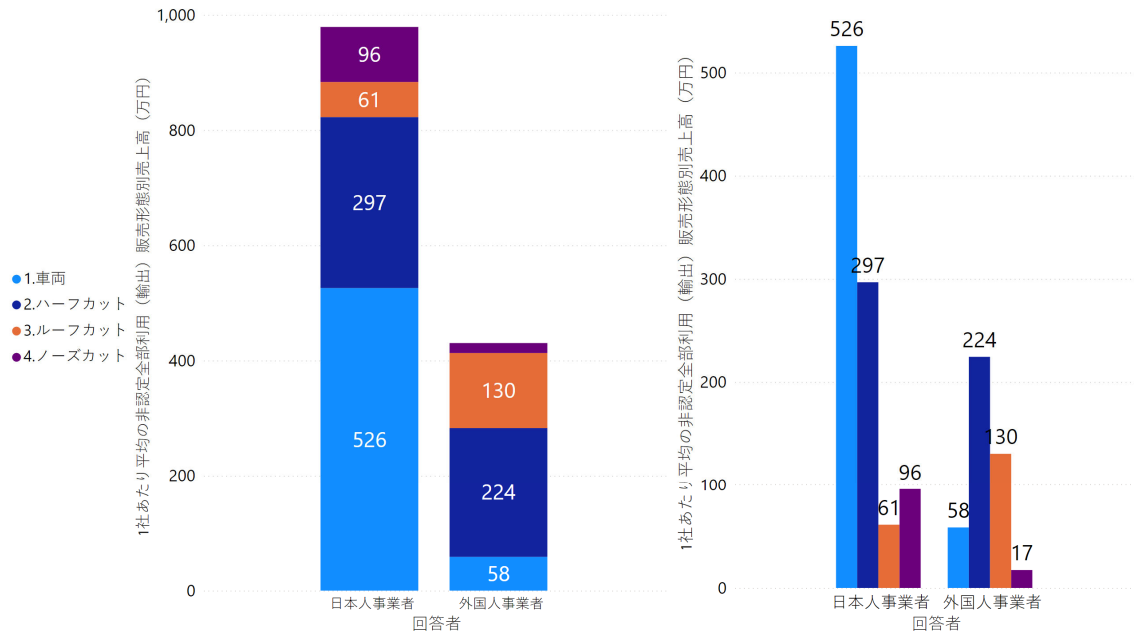


図 2-56.1 社あたりの非認定全部利用（輸出）の販売形態別売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

ロ) 非鉄売上高

図 2-57 に非鉄の販売先別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者も日本人事業者も国内バイヤー向けの売上高が最も高い。

図 2-58 に 1 社あたりの非鉄の販売先別売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。1 社あたりの売上高でも外国人事業者、日本人事業者ともに国内バイヤー向け売上高が最も高い。

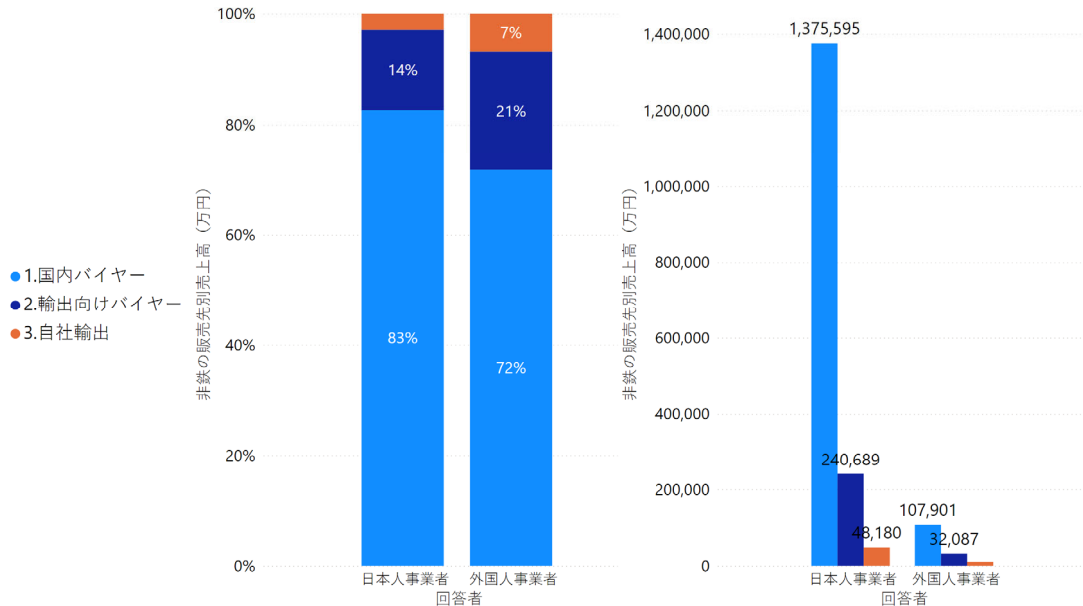


図 2-57. 非鉄の販売先別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

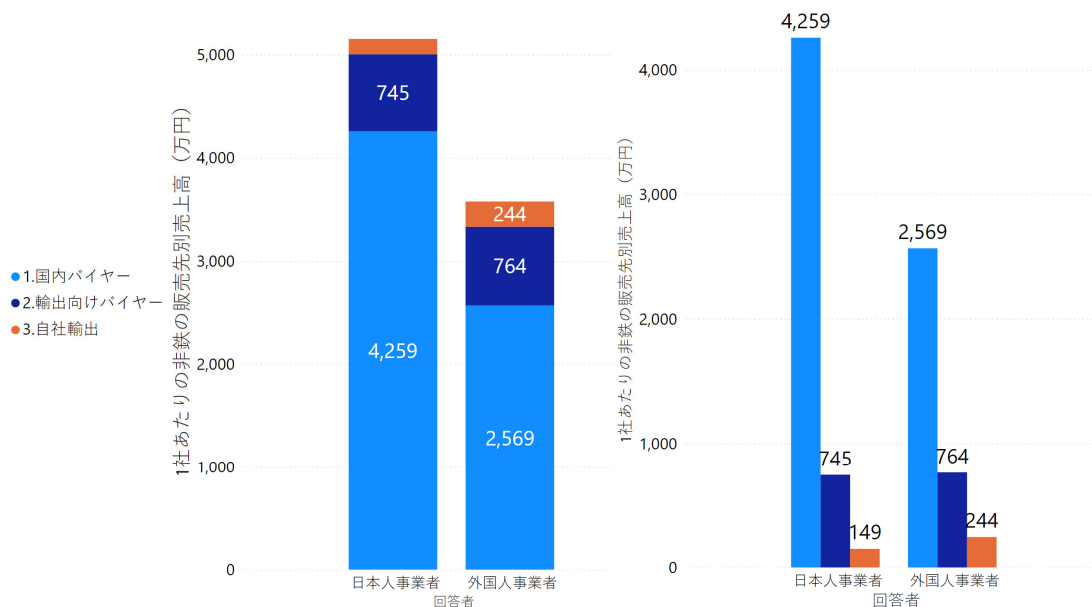


図 2-58. 1 社あたりの非鉄の販売先別売上高（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

ハ) 樹脂素材回収状況

図 2-59 に 樹脂素材回収状況の回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者では 22%が、外国人事業者では 23%が取り外していると回答した。

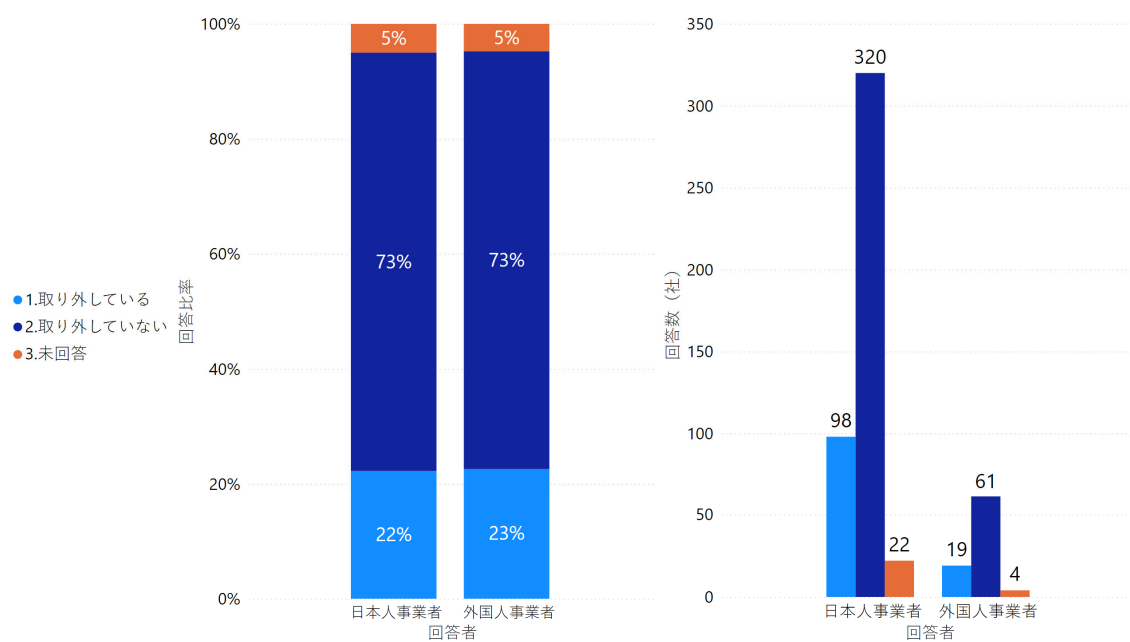


図 2-59. 樹脂素材回収状況の回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

・資源回収インセンティブ制度認知度

図 2-60 に資源回収インセンティブ制度の認知度を示す。日本人事業者では 59%が、外国人事業者では 31%が知っていると回答した。外国人事業者よりも日本人事業者の方の認知度が高い。

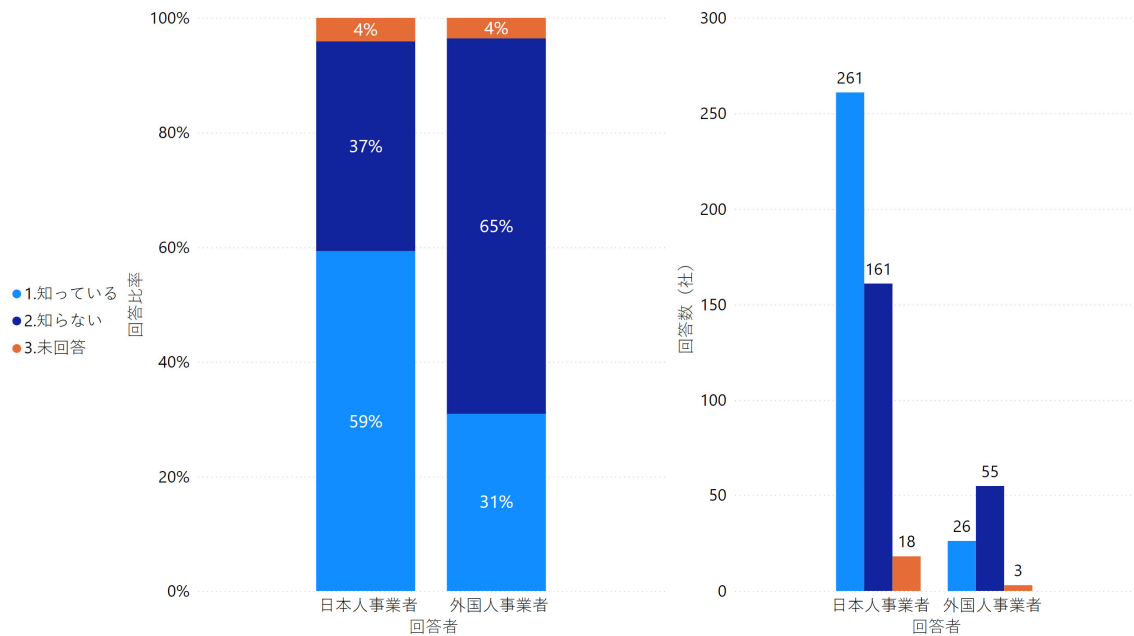


図 2-60.資源回収インセンティブ制度の認知度回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-61 に資源回収インセンティブ制度への参加意向を示す。日本人事業者では 21% が、外国人事業者では 14% が参加する意向があると回答した。外国人事業者よりも日本人事業者の参加意向が高い。

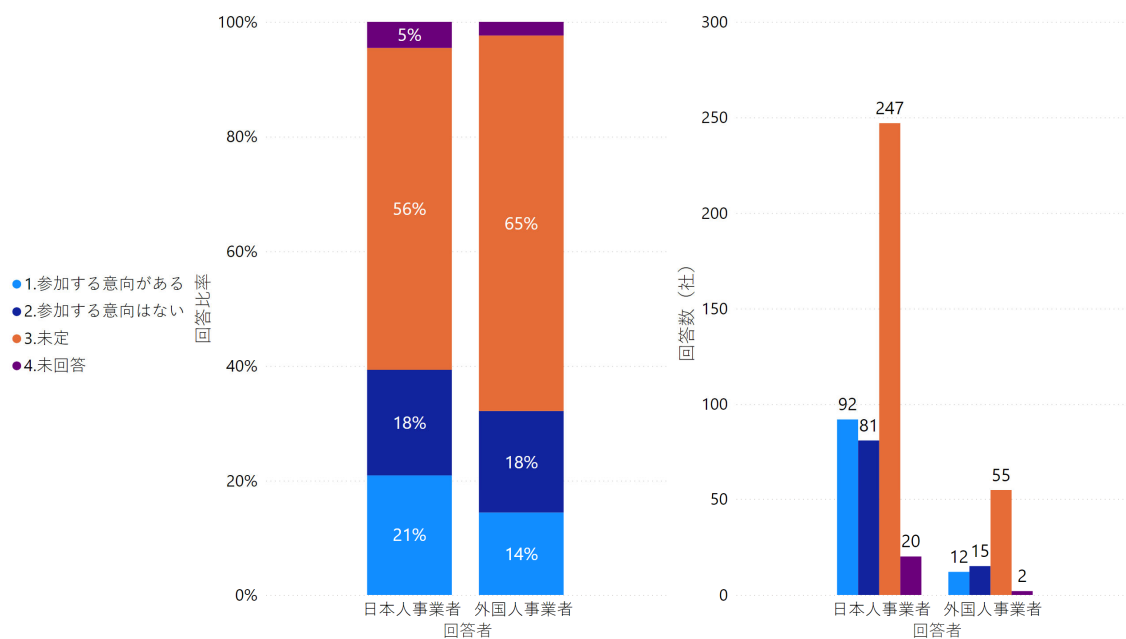


図 2-61. 資源回収インセンティブ制度への参加意向回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-62 に資源回収インセンティブ制度に向けた設備投資予定を示す。外国人事業者では 3 社、日本人事業者では 25 社設備投資予定があると回答した。

図 2-63 に設備投資予定品を示す。主に破砕機、粉砕機等が挙げられている。

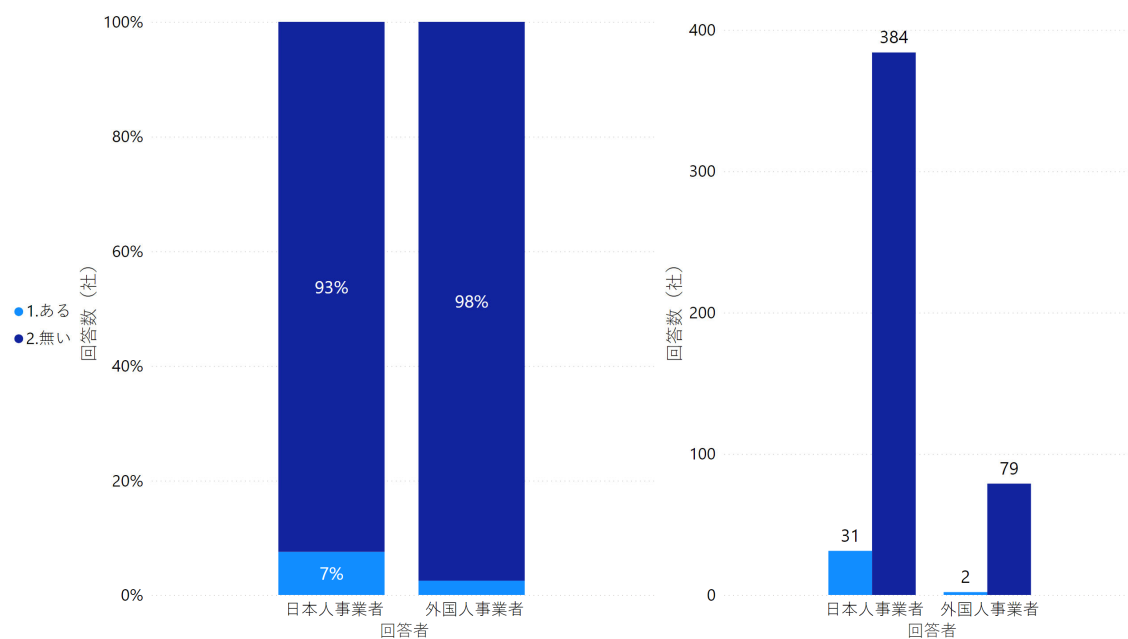


図 2-62. 資源回収インセンティブ制度に向けた設備投資予定の有無回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

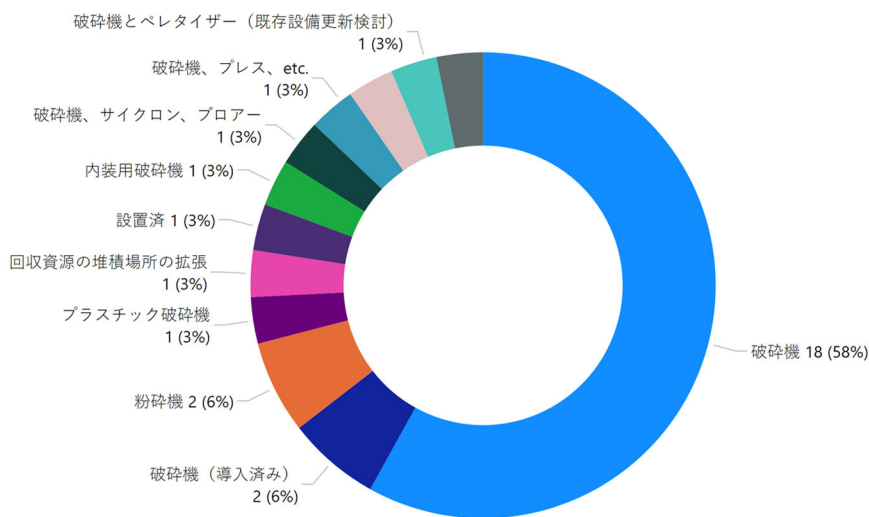


図 2-63. 設備投資予定品

出所：矢野経済研究所作成

図 2-64 に資源回収インセンティブ制度の困りごとを示す。費用対効果面の不安、制度への理解不足、コンソーシアム形成が困難等の課題が挙げられていた。

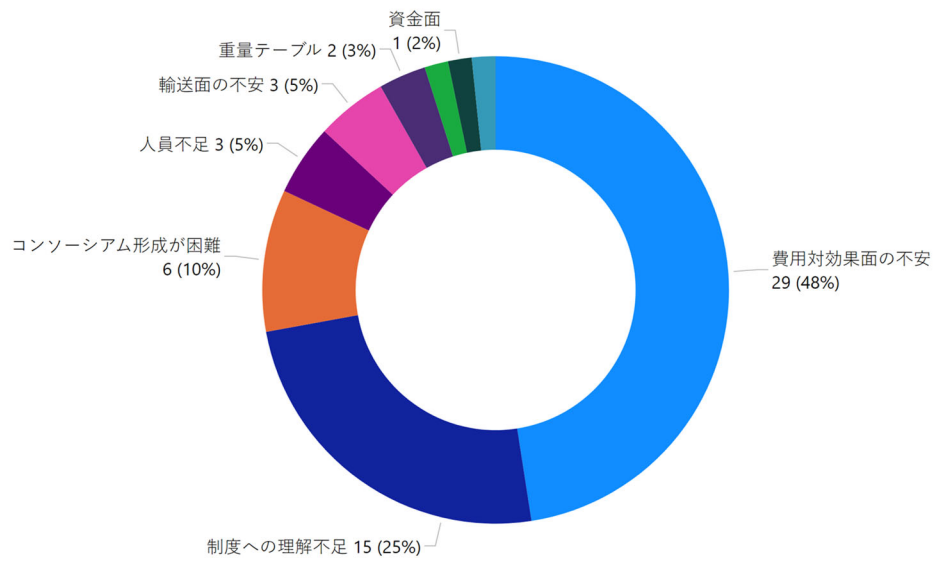


図 2-64.資源回収インセンティブ制度の困りごと

出所：矢野経済研究所作成

② 部品売上高

1) 中古部品ネットワークへの加入状況

図 2-65 に中古部品ネットワークへの加入状況回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者では 56%が、外国人事業者では 34%が加入している。外国人事業者よりも日本人事業者の加入比率が高い。

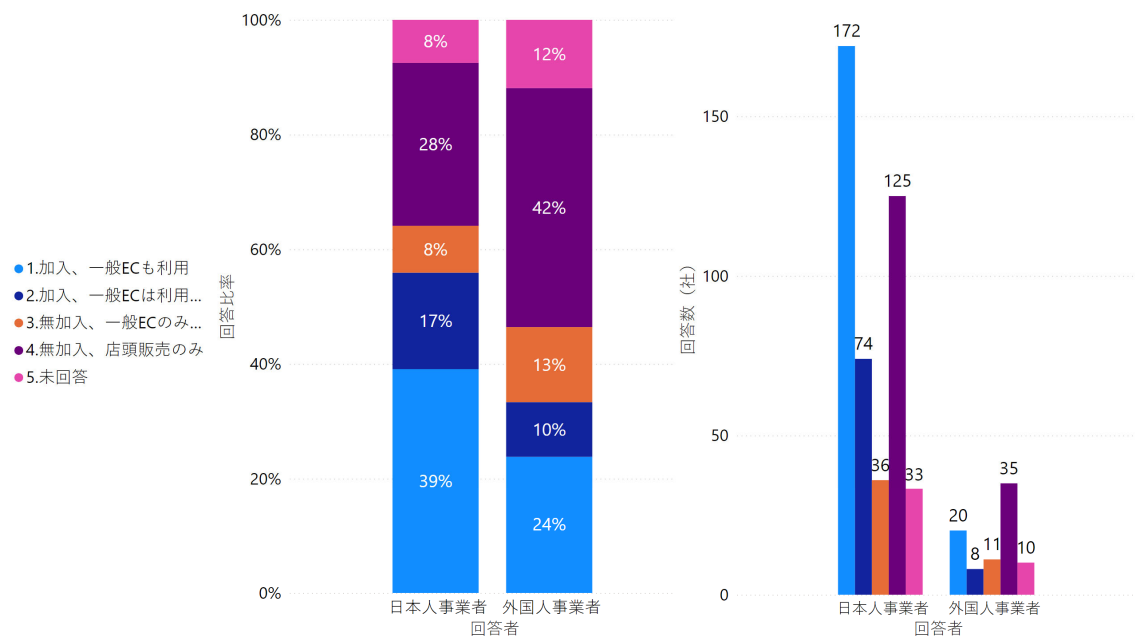


図 2-65.中古部品ネットワークへの加入状況回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

ロ) 電動モーターの販売状況

図 2-66 に電動モーターの販売先別個数比率および個数（日本人・外国人事業者比較）を示す。各社の ELV 処理台数に対して 1 台 1 個として計算した。外国人事業者は日本人事業者と比較し、国内中古パーツ（自社販売）、輸出向けバイヤー/自社輸出の比率が高い。

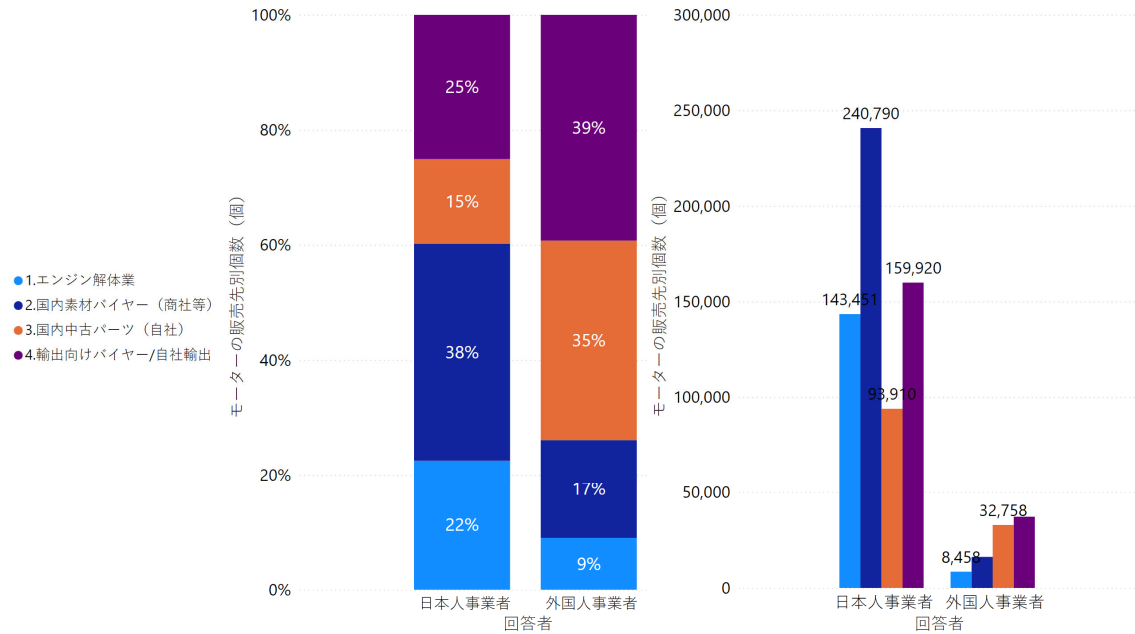


図 2-66.電動モーターの販売先別個数比率および個数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-67 に 1 社あたりの電動モーターの販売先別個数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、国内中古パーツ（自社販売）、輸出向けバイヤー/自社輸出の販売個数が多い。

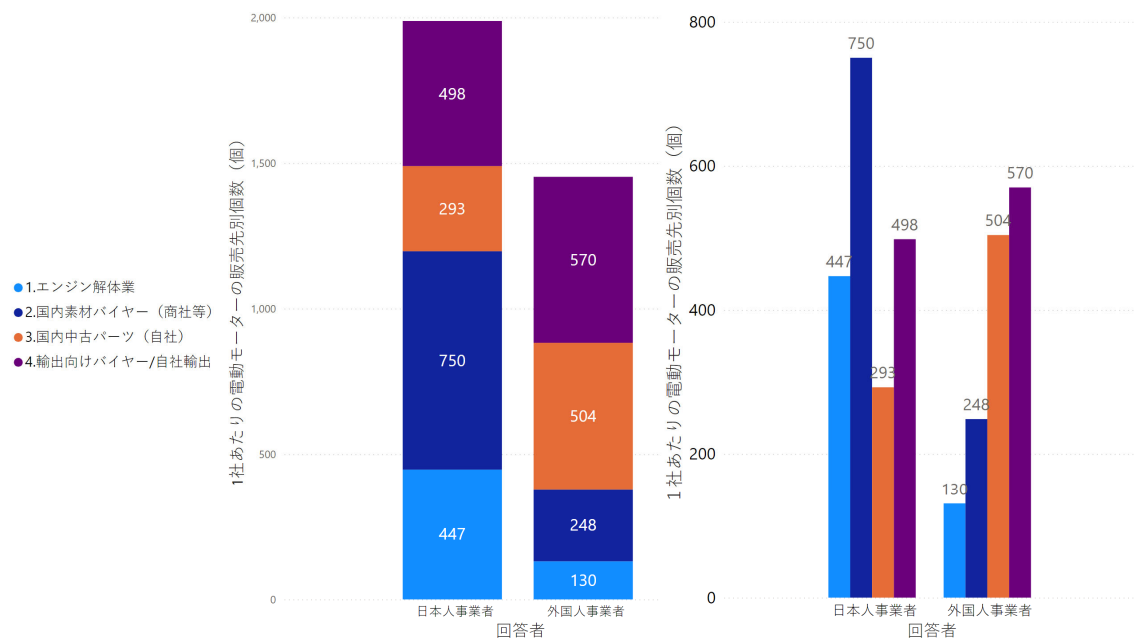


図 2-67.1 社あたりの電動モーターの販売先別個数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

ハ) LiB の販売状況

図 2-68 に LiB の販売先別個数比率および個数（日本人・外国人事業者比較）を示す。解体業者によって開きがあるが、LiB の取り扱いのある解体業者にヒアリングした所、1 社あたり年間 10～50 個の取り扱いがあることが分かったため、ここでは 10 個の LiB を取り扱っていると仮定して計算した。外国人事業者と日本人事業者で販売先に大きな違いはない。共同回収だけでなく、部品や素材として販売している。

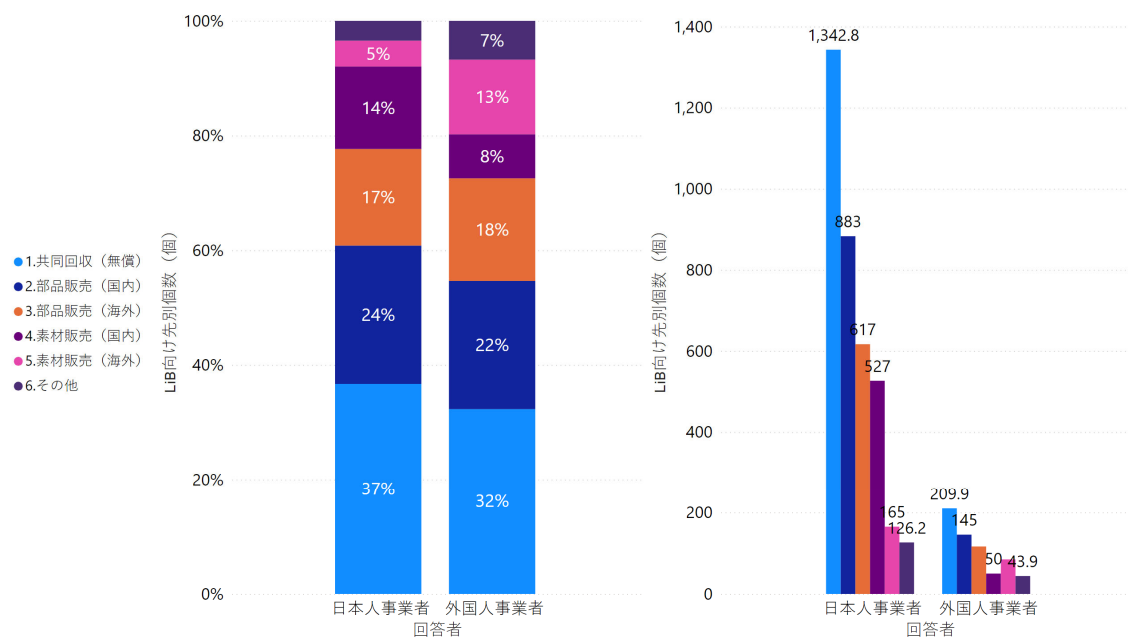


図 2-68.LiB の販売先別個数比率および個数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-691 社あたりの LiB の販売先別個数（日本人・外国人事業者比較）を示す。

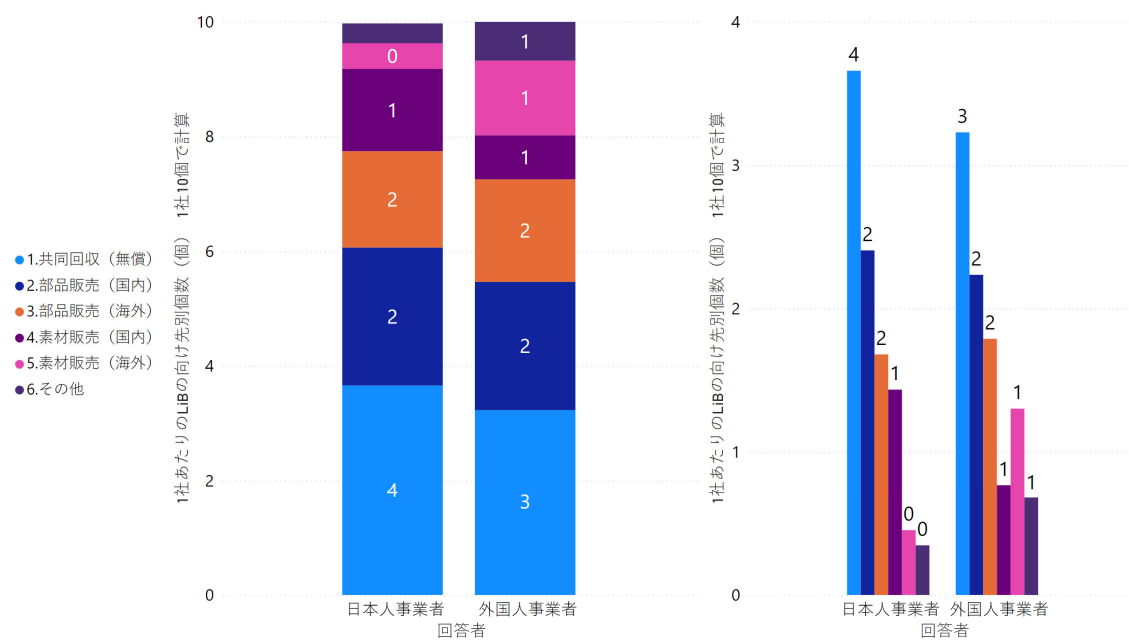


図 2-69.1 社あたりの LiB の販売先別個数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

・ 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車の取り扱い時の認知度

自動車再資源化協力機構では、「損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取り扱い時の主な注意事項」について公開している。

図 2-70 に損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取り扱い時の主な注意事項認知度回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者の認知度が73%に対して、外国人事業者の認知度は55%であった。外国人事業者よりも日本人事業者の方の認知度が高い。

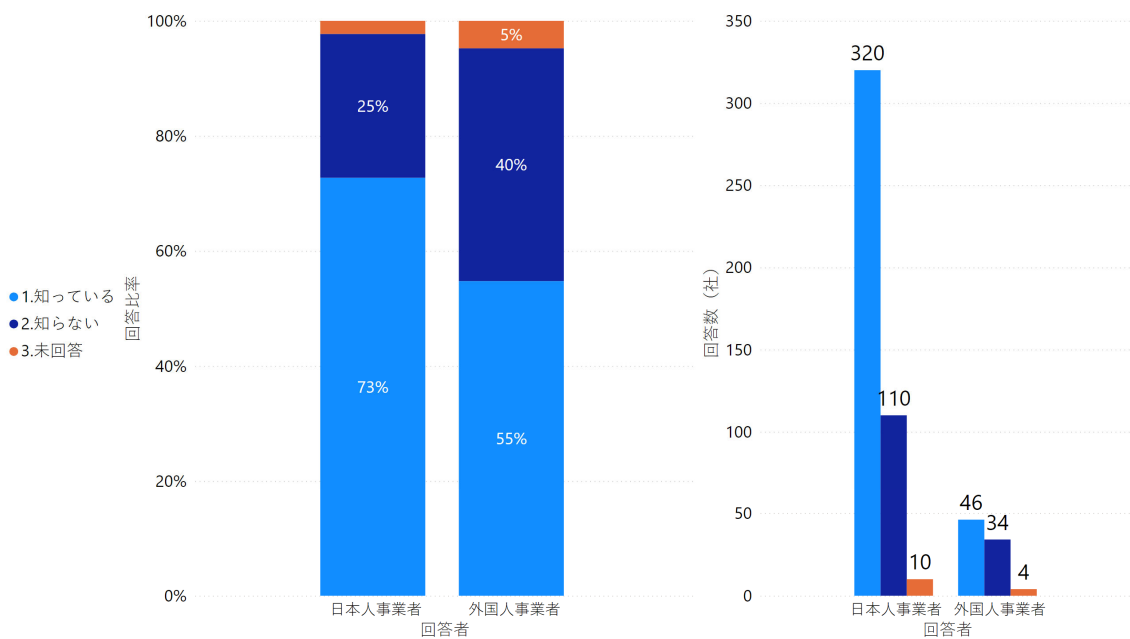


図 2-70. 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取り扱い時の主な注意事項認知度回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-71 に LiB 処理の困りごとを示す。手間がかかる、販売関連、車台番号に紐付かない電池、損傷電池処理、費用負担、LiB 情報提供等の課題が挙げられていた。

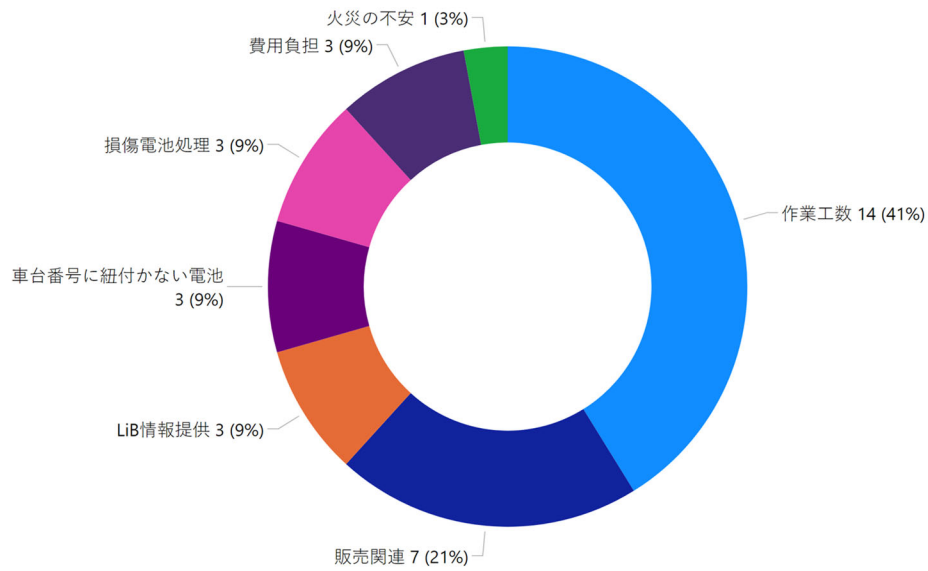


図 2-71.LiB 処理の困りごと

出所：矢野経済研究所作成

二) 鉛電池の処理方法

図 2-72 に鉛電池の処理方法別比率および個数（日本人・外国人事業者比較）を示す。各社の ELV 処理台数に対して 1 台 1 個として計算した。日本人事業者も外国人事業者も 90% 以上が買い取りという回答であった。

図 2-73 に 1 社あたりの鉛電池の処理方法別個数（日本人・外国人事業者比較）を示す。

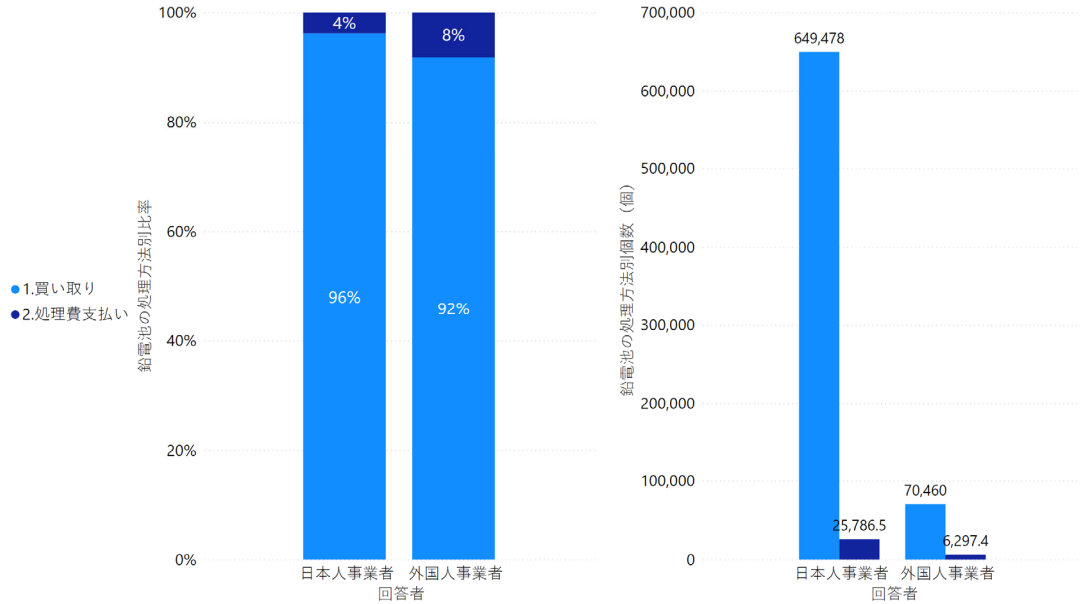


図 2-72. 鉛電池の処理方法別比率および個数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

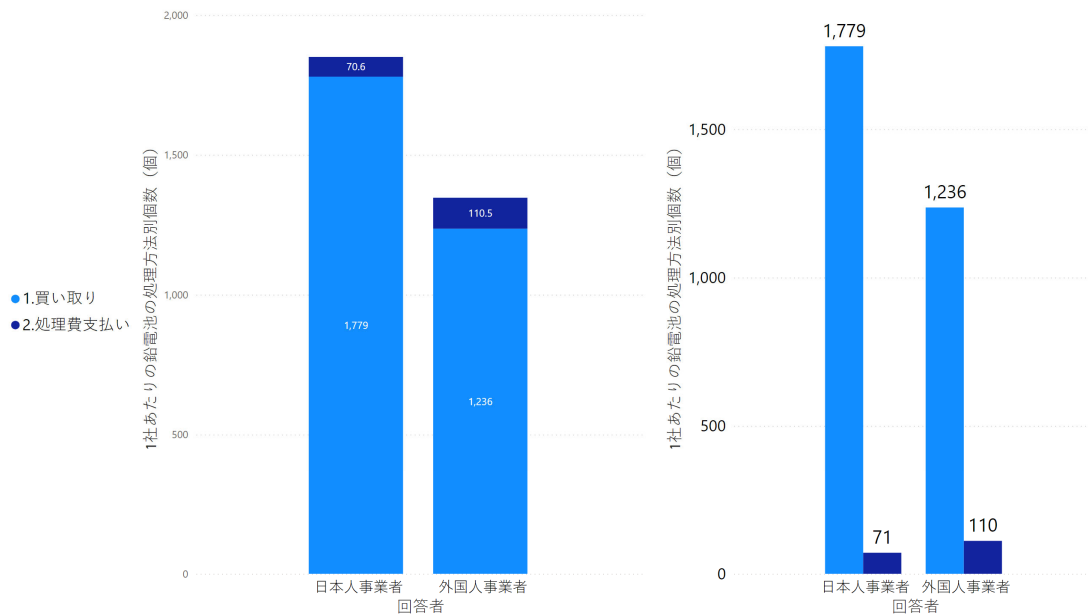


図 2-73.1 社あたりの鉛電池の処理方法別個数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

③ タイヤ/ミラー/バンパー/ボンネットを外した車両の輸出区分

図 2-74 にタイヤ/ミラー/バンパー/ボンネットを外した車両の輸出区分回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者も日本人事業者も中古車としても部品としても輸出している。

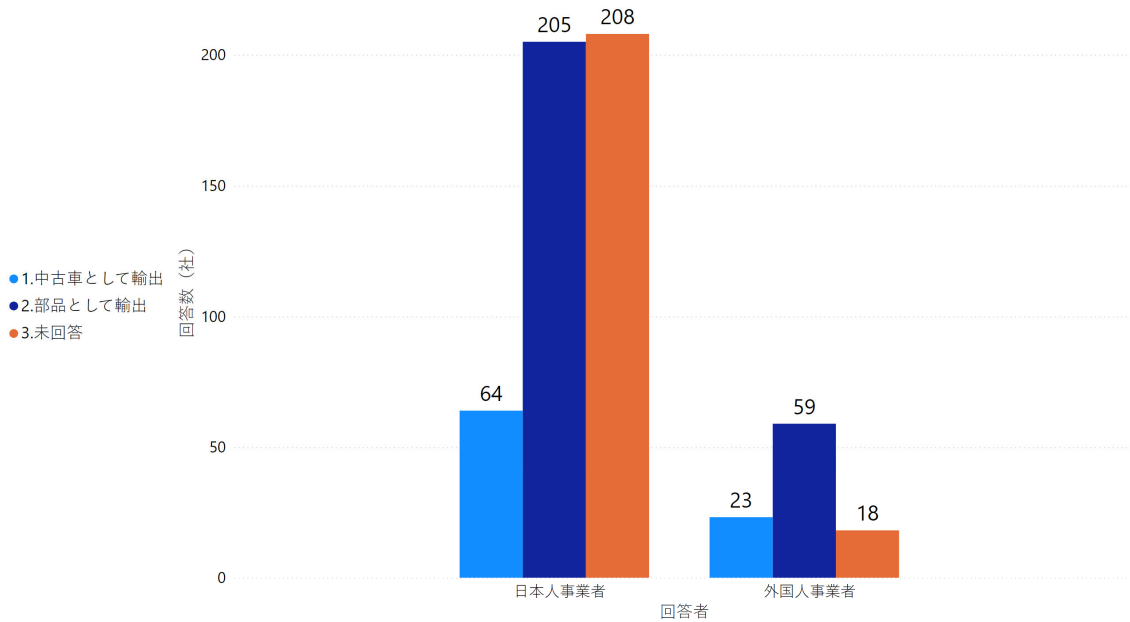


図 2-74. タイヤ/ミラー/バンパー/ボンネットを外した車両の輸出区分回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(12) 代表者の年代

図 2-75 に代表者の年代の回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者は 30～39 歳の比率が 1%以下に対して、外国人事業者は 10%である。日本人事業者は 70 歳以上の比率が 24%に対して、外国人事業者は 5%である。外国人事業者の方が代表者の年代が若い傾向にある。

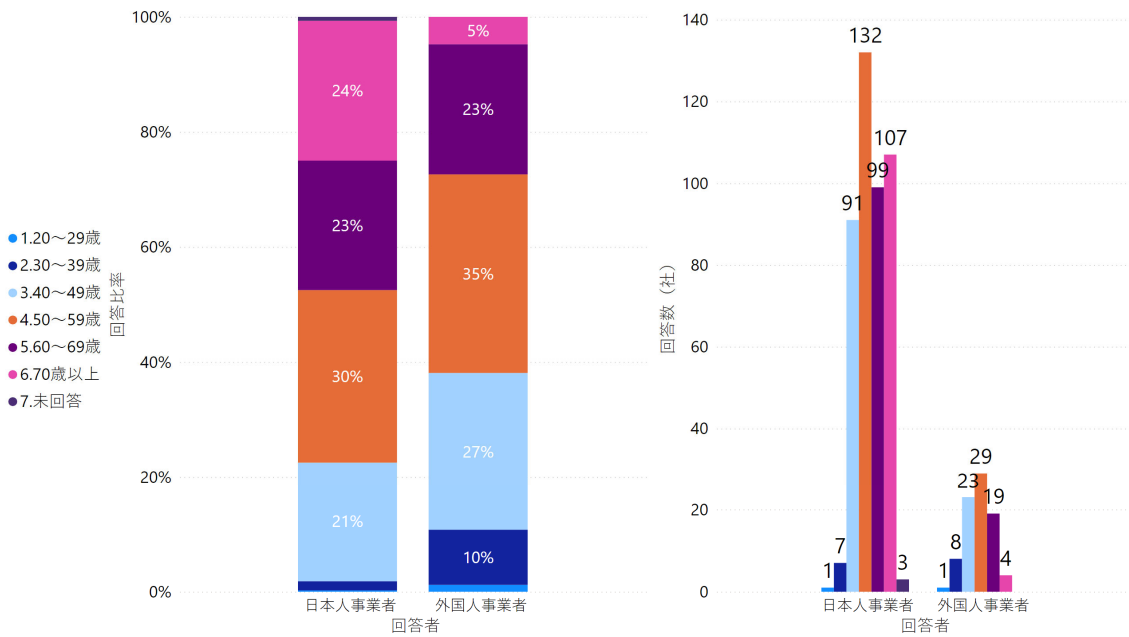


図 2-75.代表者の年代の回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(13) 後継者の有無

図 2-76 に後継者の有無回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者も外国人事業者も最も多い回答は後継者は未定という回答である。日本人事業者で後継者がいる事業者は 33%、外国人事業者では 23%である。外国人事業者は日本人事業者よりも後継者がいる比率が低い。

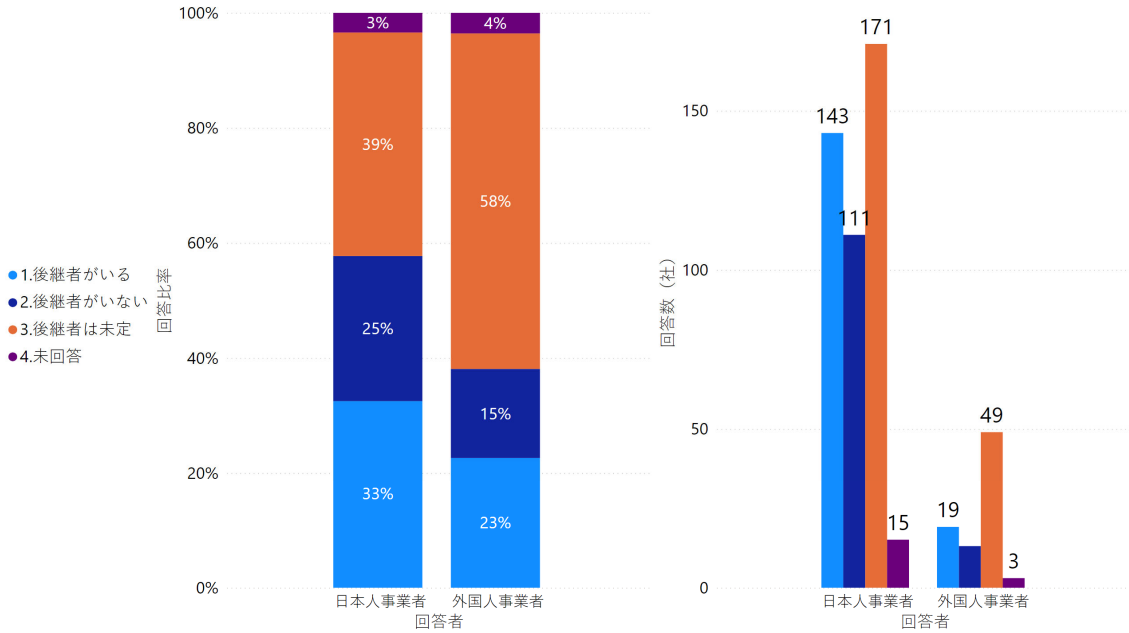


図 2-76. 後継者の有無回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(14) リサイクル設計

図 2-77 に取り外しにくい部品・メーカーを示す。外車、日本車等が挙げられていた。

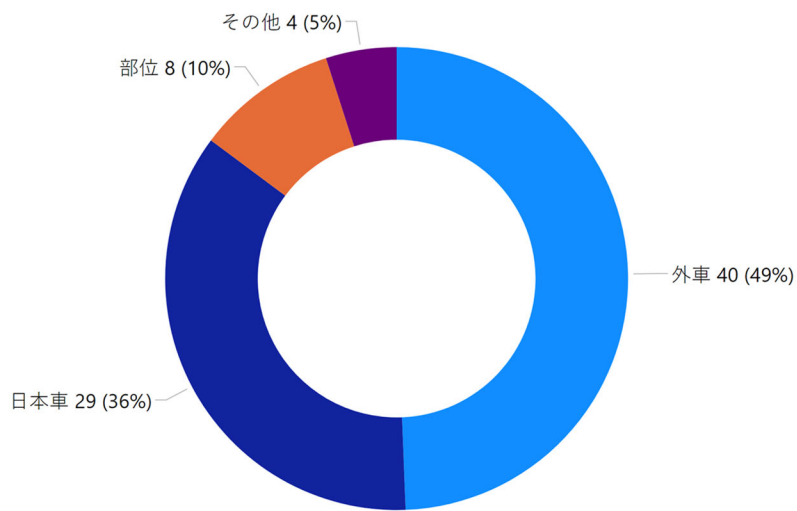


図 2-77.取り外しにくい部品・メーカー回答数

出所：矢野経済研究所作成

図 2-78 にリサイクル設計に向けた自動車メーカーへの設計改善要望、良い事例を示す。樹脂、各メーカーへの意見、ネジ・ボルトに関して等意見が挙げられていた。

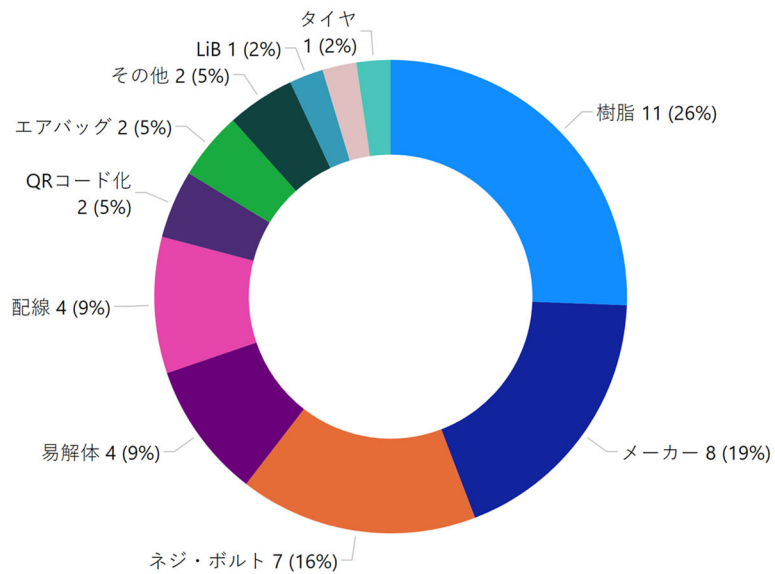


図 2-78. リサイクル設計に向けた自動車メーカーへの設計改善要望、良い事例

出所：矢野経済研究所作成

(15) 自動車リサイクルについて日本語以外での研修要望

図 2-79 に自動車リサイクル関連の日本語以外での研修要望回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者で 18 社、外国人事業者で 14 社参加したいと回答した。

図 2-80 に希望する研修内容を示す。自動車リサイクル全般・基礎内容、解体方法等、自動車リサイクル士などの研修が希望として挙げられていた。

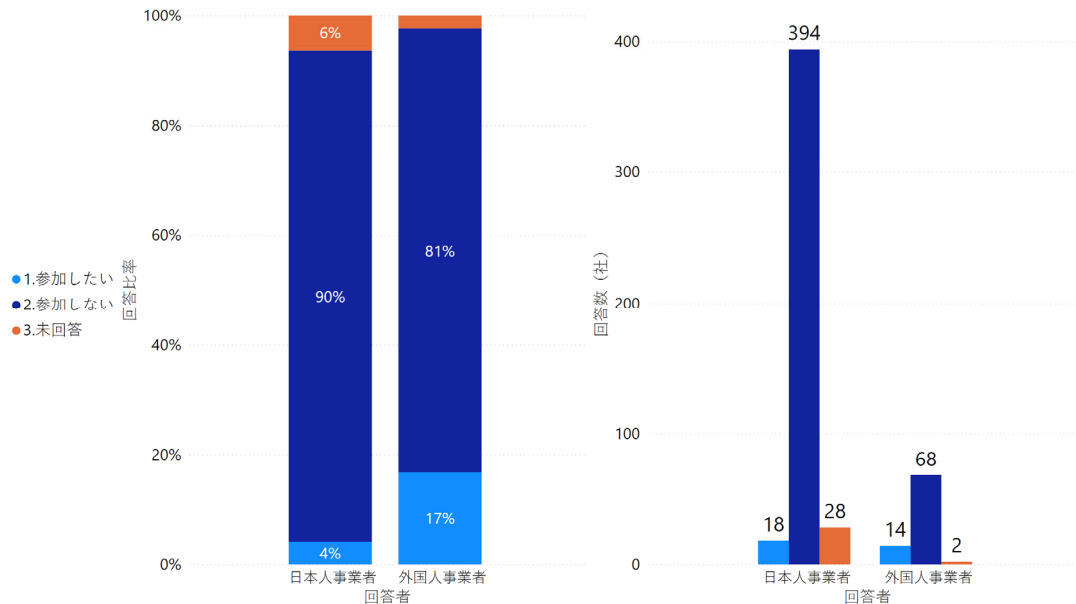


図 2-79.自動車リサイクル関連の日本語以外での研修要望回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

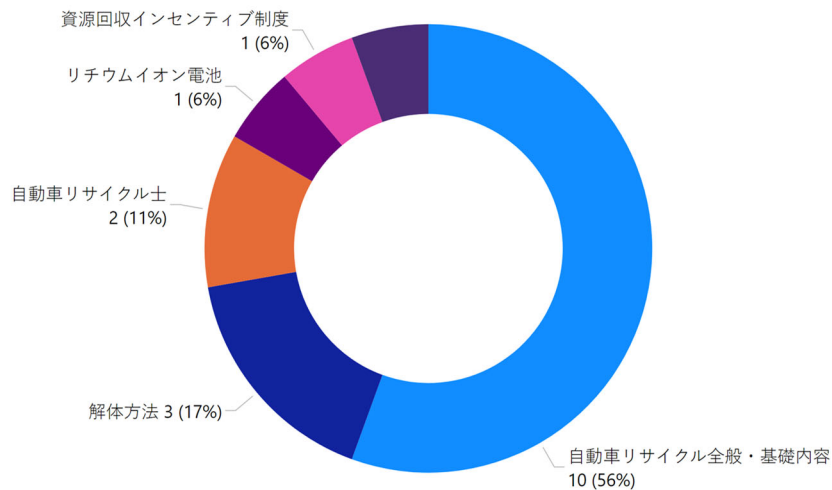


図 2-80.希望する研修内容

出所：矢野経済研究所作成

(16) 自動車リサイクル士の認知度

図 2-81 に自動車リサイクル士認知度の回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者の認知度は 80%、外国人事業者の認知度は 62%である。外国人事業者よりも日本人事業者の認知度が高いが、外国人事業者でも 62%の認知度がある。

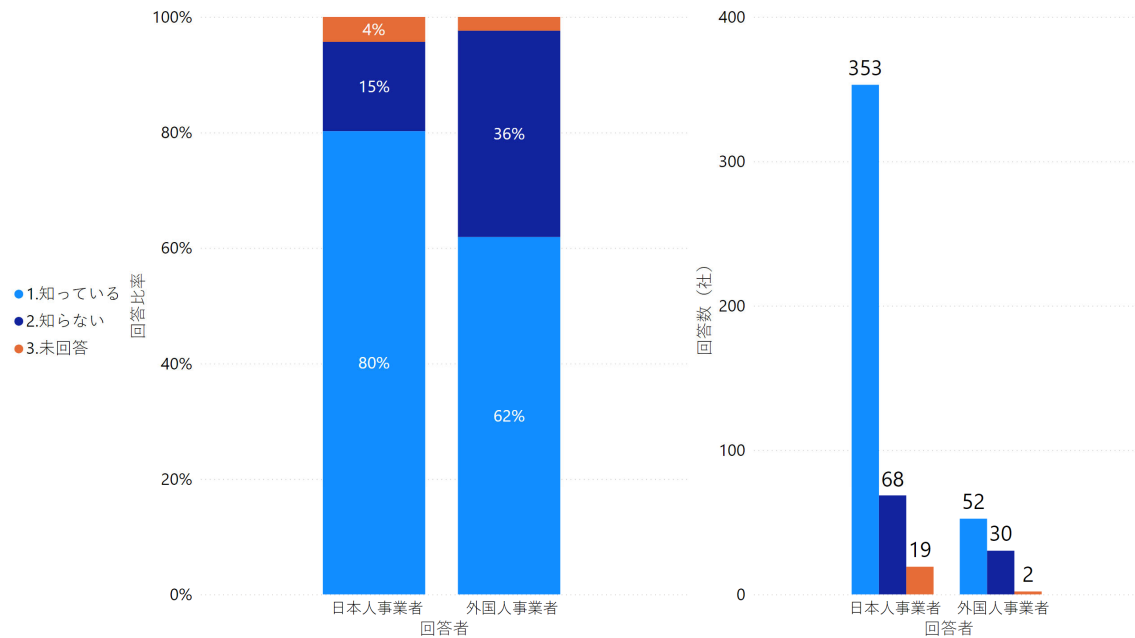


図 2-81.自動車リサイクル士認知度の回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-82 に自動車リサイクル士の日本語以外での研修希望回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者で 42 社から、外国人事業者で 17 社からの研修希望があった。

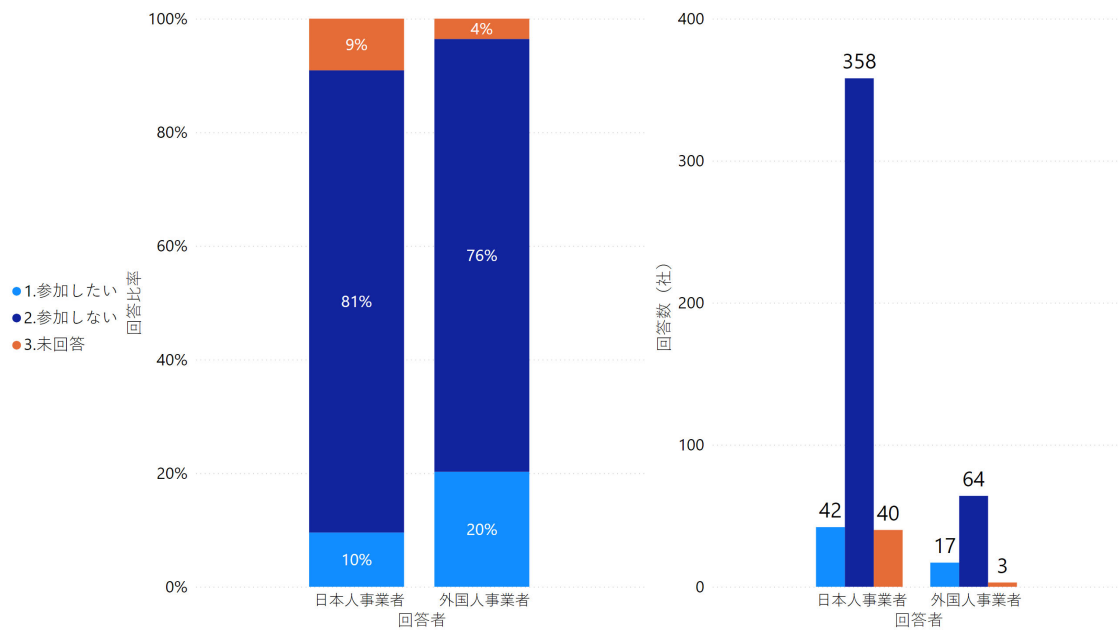


図 2-82. 自動車リサイクル士の日本語以外での研修希望回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-83 に日本の法律を順守する上で特に苦勞していることや、母国語でのサポートについての要望を示す。各母国語（言語）サポートや、エアバック関連、電気自動車の解体等について意見が出ていた。

図 2-84 に自動車リサイクル全般に対する意見を示す。違法事業者の取り締まり、リサイクルの実施、教育等について意見が出ていた。

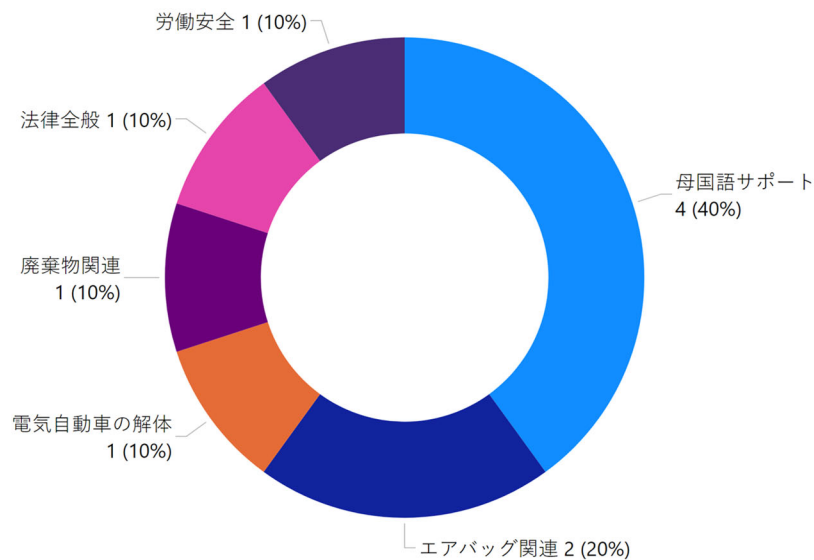


図 2-83.日本の法律を順守する上で特に苦勞していることや、母国語でのサポートについての要望

出所：矢野経済研究所作成

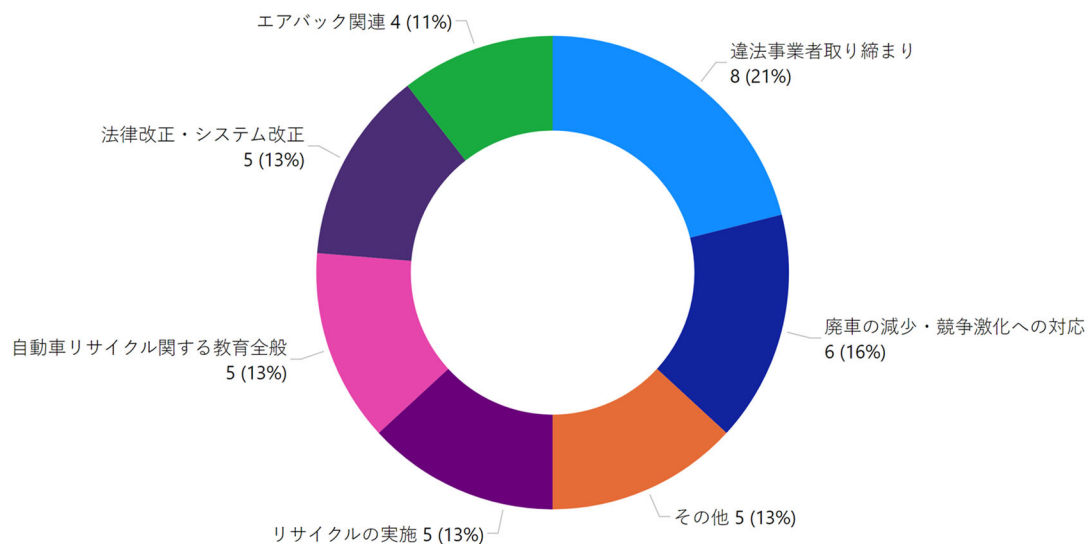


図 2-84.自動車リサイクル全般に対する意見

出所：矢野経済研究所作成

2.1.6. 2000年以降設立の外国人および日本人事業者および比較

外国人事業者は2000年以降の設立の事業者が多く、経験が日本人事業者よりも浅い場合が多い。日本人事業者と外国人事業者を同じ条件（設立年）で比較するため、「2.1.5 外国人および日本人事業者比較（2025年回答）」の結果から2000年以降操業の事業者に絞って分析を行った。

(1) 回答者数

外国人および日本人事業者結果を比較する。図 2-31 に回答者数（日本人・外国人事業者比較）を示す。日本人事業者の回答数は111社、外国人事業者の回答数は67社であった。

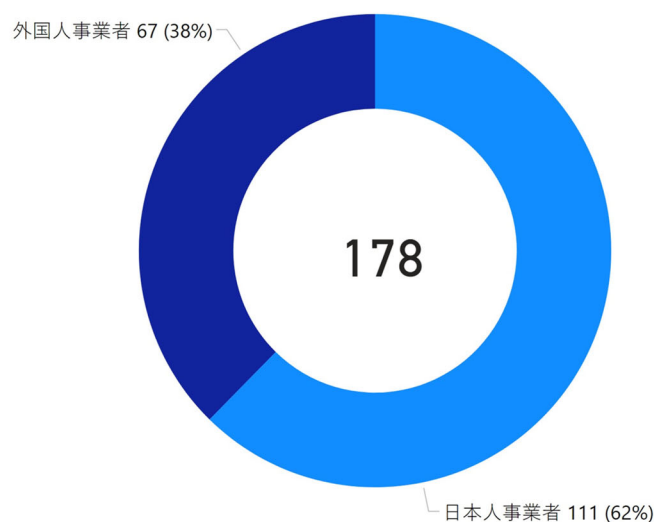


図 2-85.回答者数（2000年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-32 に回答社所在地を示す。回答社の所在地を地図上にプロットした。全国の事業者から回答を得ているが、外国人事業者比率が高い県は茨城、千葉、岐阜、大阪、香川、福岡等である。



出所：矢野経済研究所作成

図 2-86.回答社所在地 (2000 年以降設立の事業者比較)

(2) 年間の ELV 処理台数

図 2-87 に年間 ELV 処理台数別回答比率および回答数を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、1～100 台の比率が低いが、101～500 台の比率が高い。

図 2-88 に 1 社あたりの年間 ELV 処理台数を示す。外国人事業者は日本人事業者よりも 1 社あたりの解体台数が少なく、日本人事業者の 72%の処理台数である。

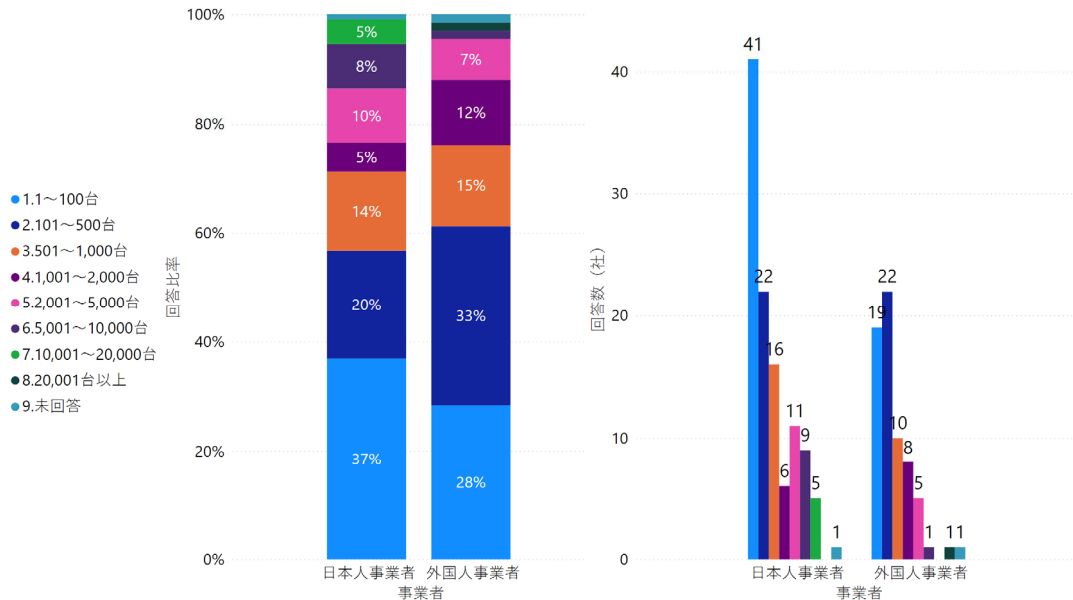


図 2-87.年間 ELV 処理台数別回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

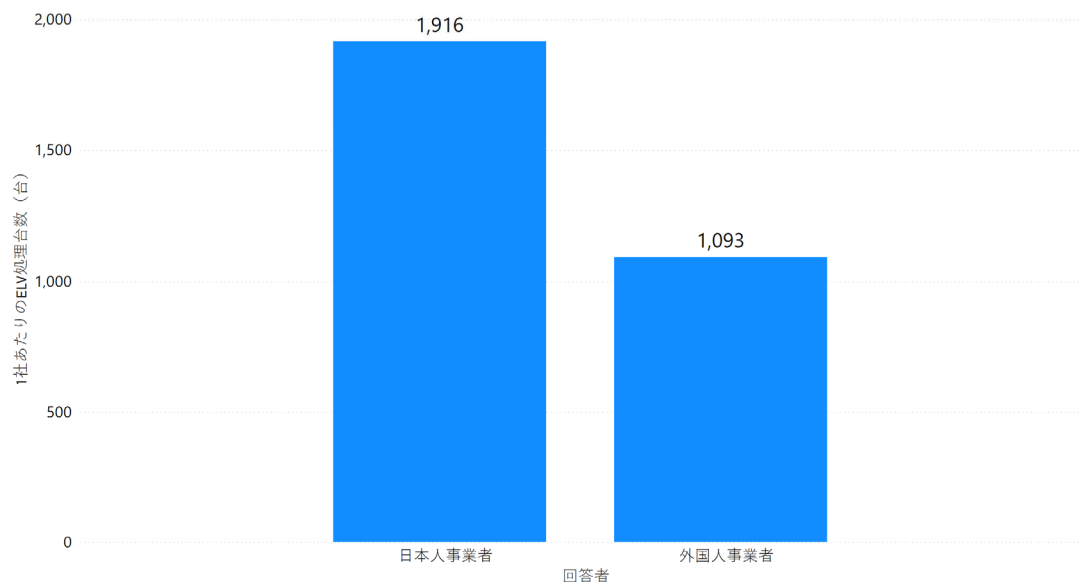


図 2-88.1 社あたりの年間 ELV 処理台数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(3)ELV 仕入れ先

図 2-89 に ELV 仕入れ先別台数比率および台数(2000 年以降設立の事業者比較)を示す。全体の結果と同様に外国人事業者は日本人事業者と比較し、オークションからの仕入れ台数比率が高い。日本人事業者は外国人事業者と比較し、メーカー系販売会社、中古車販売・整備事業者が多い。

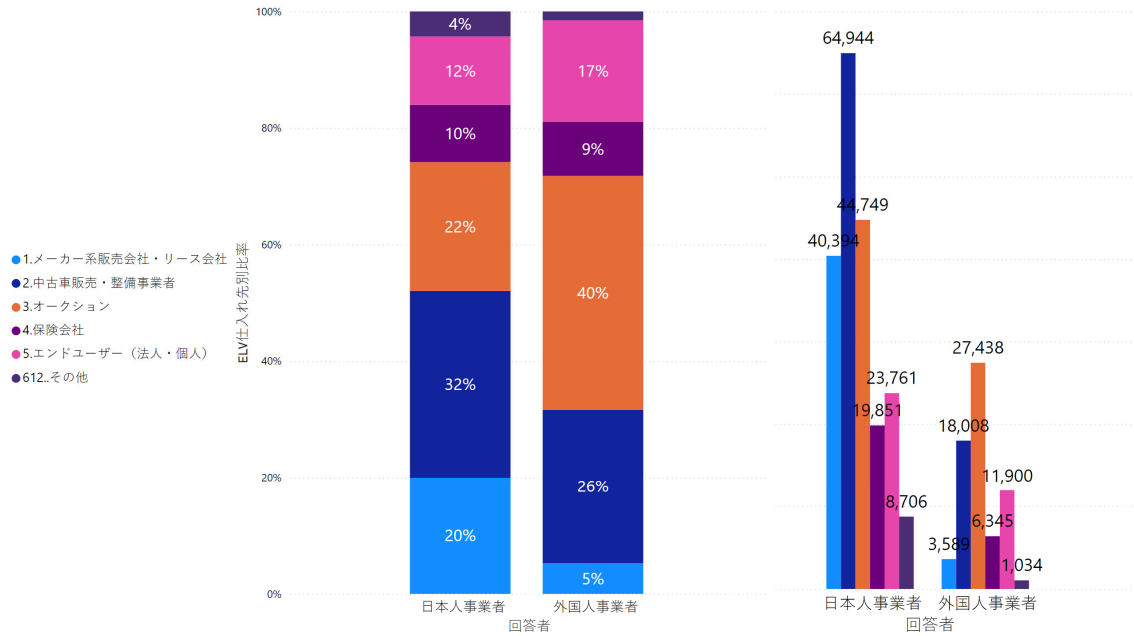


図 2-89.ELV 仕入れ先別台数比率および台数 (2000 年以降設立の事業者比較)

出所：矢野経済研究所作成

図 2-89 に ELV 仕入れ先別台数比率および台数(2000 年以降設立の事業者比較)を示す。全体の結果と同様に外国人事業者は日本人事業者と比較し、オークションからの仕入れ台数が多い。その他の仕入れは日本人事業者の方が多い。

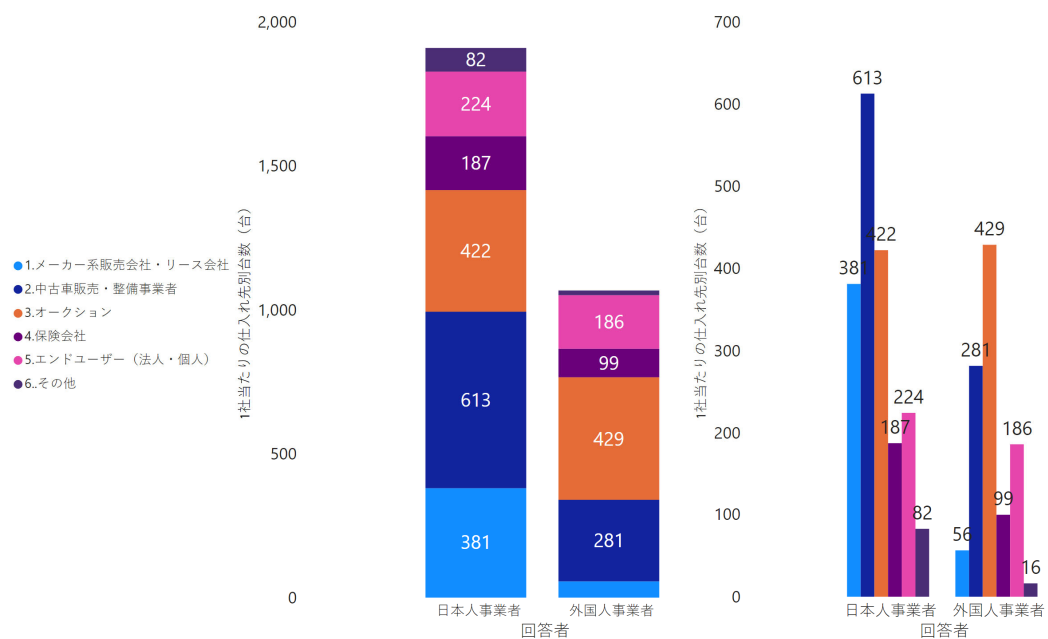


図 2-90.1 社あたりの ELV 仕入れ先別台数 (日本人・外国人事業者比較)

出所：矢野経済研究所作成

(4)ELV 仕入れ変化

図 2-38 に ELV 仕入れ変化回答比率および回答数（日本人・外国人事業者比較）を示す。3 年前と比較し ELV 仕入れ台数が減少していると回答した日本人事業者は 81%に対して、外国人事業者は 34%である。日本人事業者の方が ELV 仕入れが減少していると回答した企業が多い。

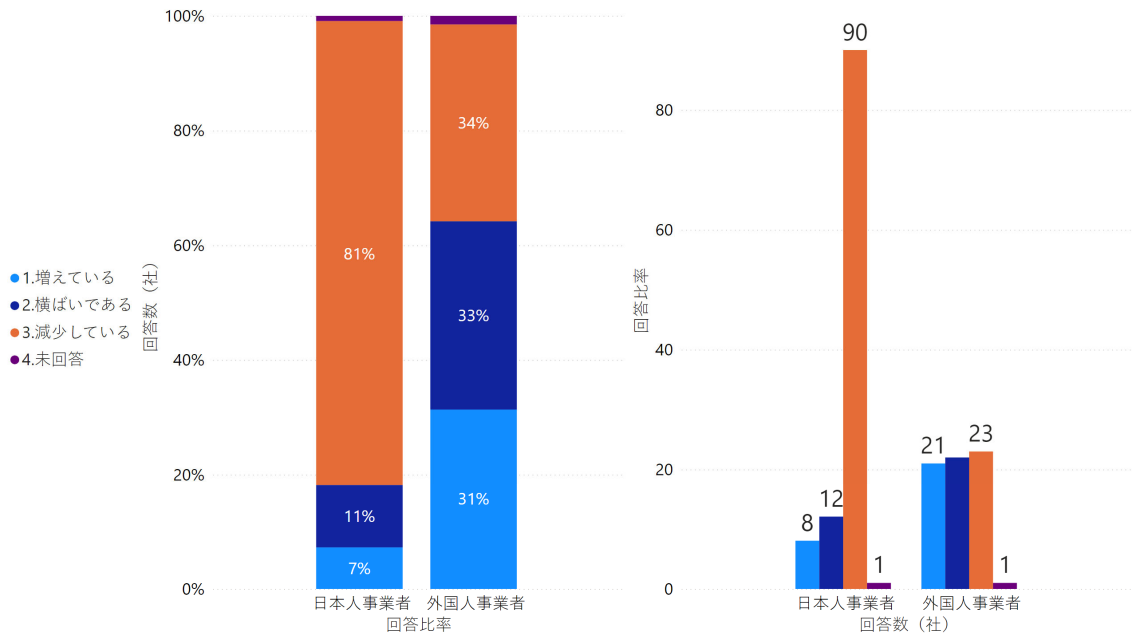


図 2-91. ELV 仕入れ変化回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(5) 解体作業員数/パート数

図 2-92 に解体作業員数回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を、図 2-93 に解体パート数回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者と日本人事業者で解体作業員数に大きな違いはない。解体パート数は日本人事業者の 1 社を除き、1～5 人という回答である。

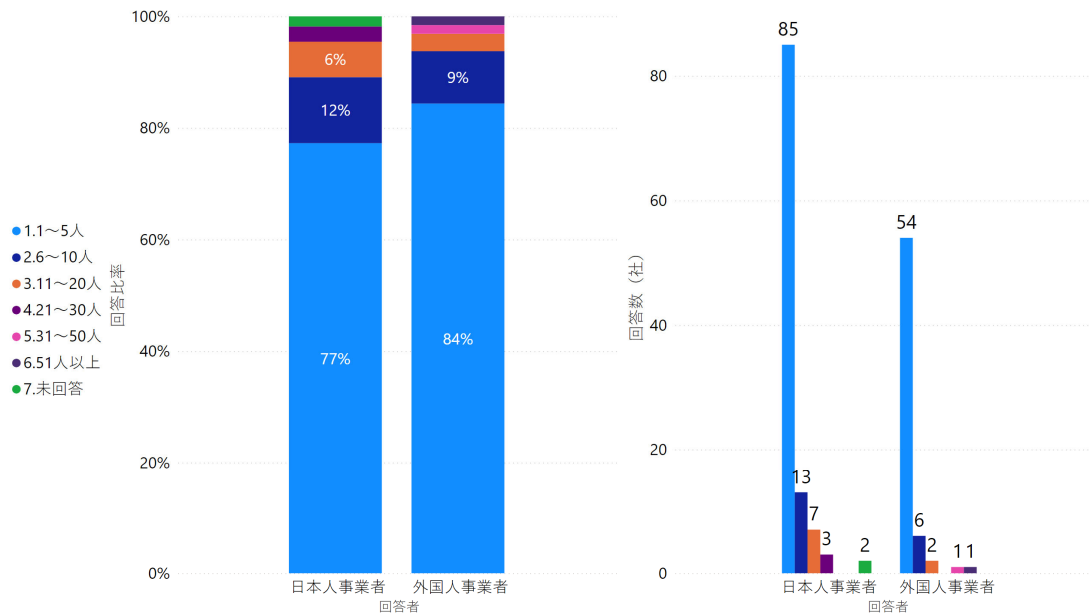


図 2-92. 解体作業員数回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

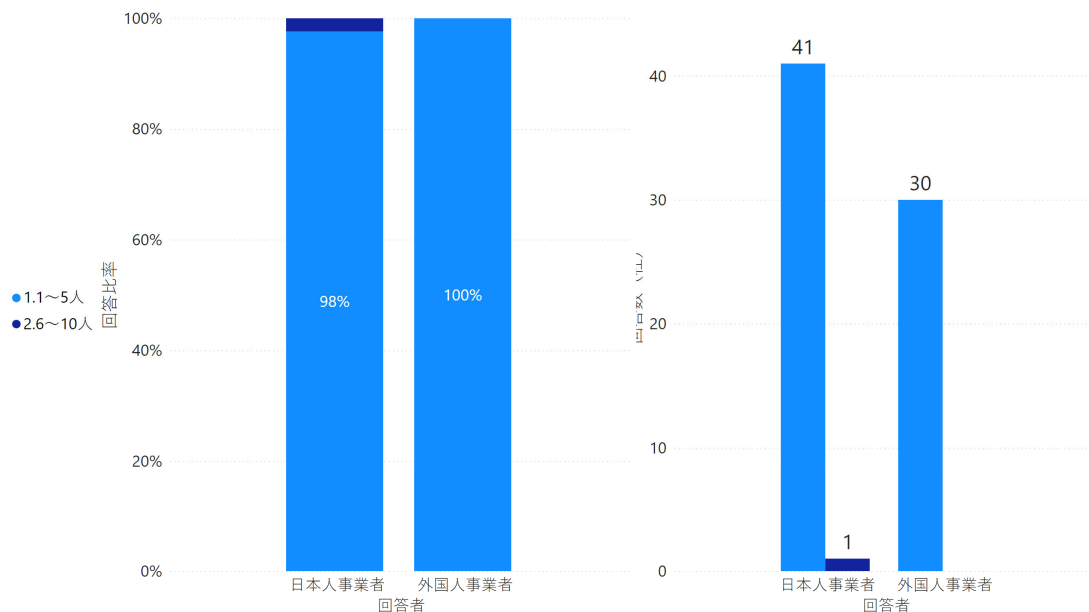


図 2-93. 解体パート数回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(6) 解体作業員 1 人当たりの年間 ELV 処理台数

図 2-94 に解体作業員 1 人当たりの年間の ELV 処理台数回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者の方が 500 台/人・年以上の事業者比率が高い。

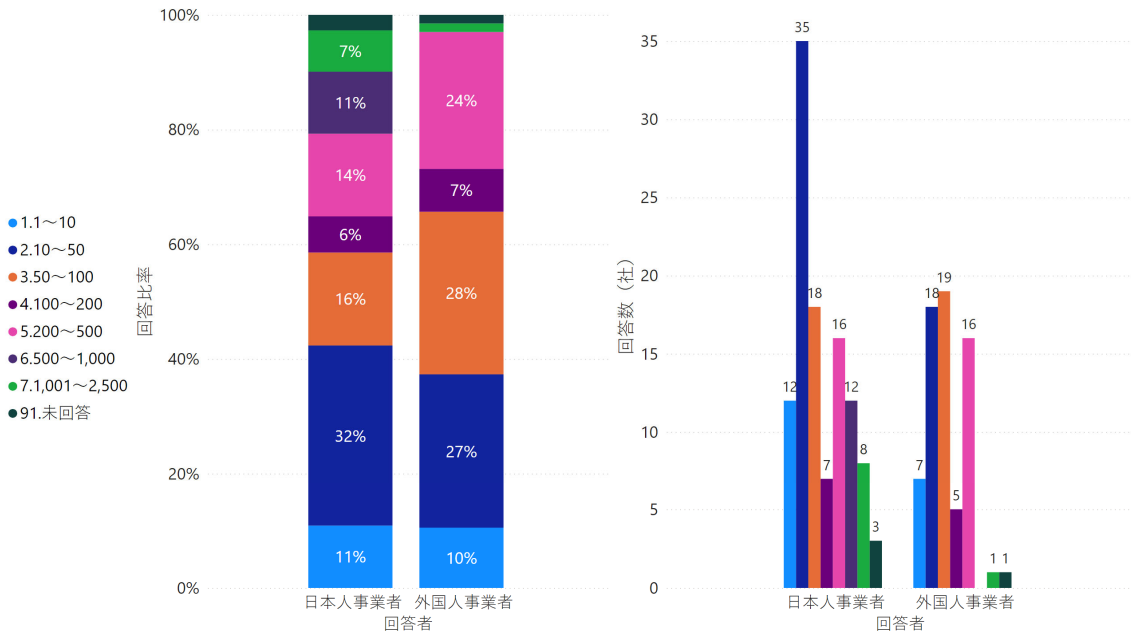


図 2-94.解体作業員 1 人当たりの年間の ELV 処理台数回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(7) 保有設備

図 2-95 に保有設備別回答比率（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。複数回答のため、回答比率で示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、ニブラ、プラスチック破碎機、ナゲット機、液抜き装置、タイヤワイヤー引き抜き除去機などの保有比率が低い。

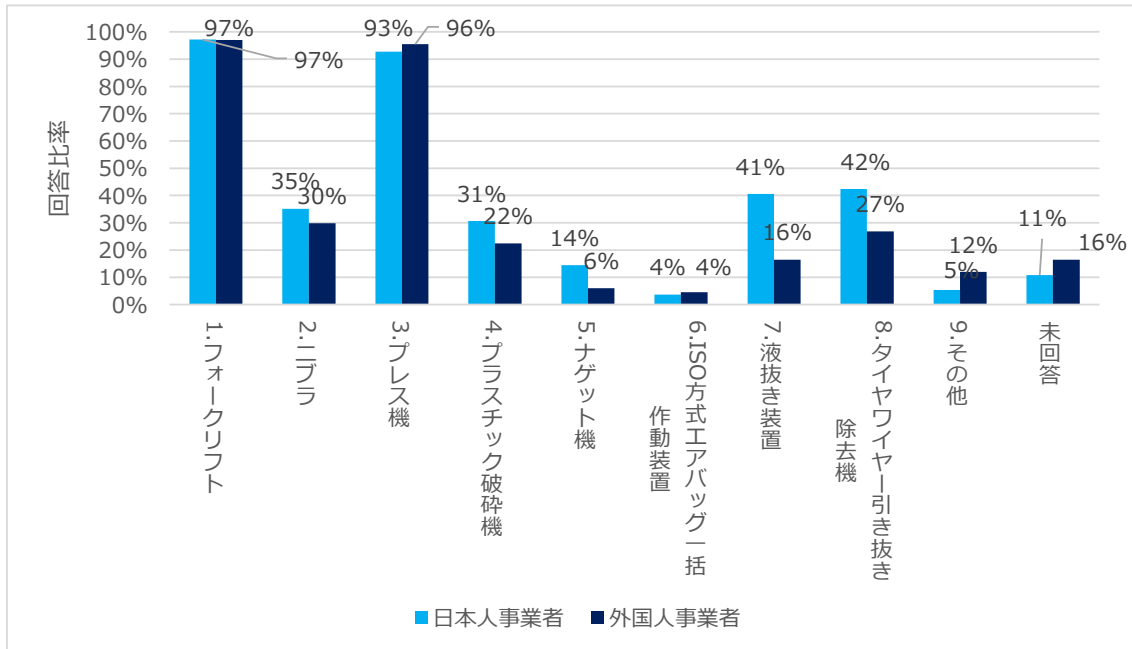


図 2-95. 保有設備別回答比率（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(8) 売上高

図 2-96 に売上高別回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す外国人事業者は日本人事業者と比較し 1,001～2,000 万円の売上高の回答比率が 7%高い。

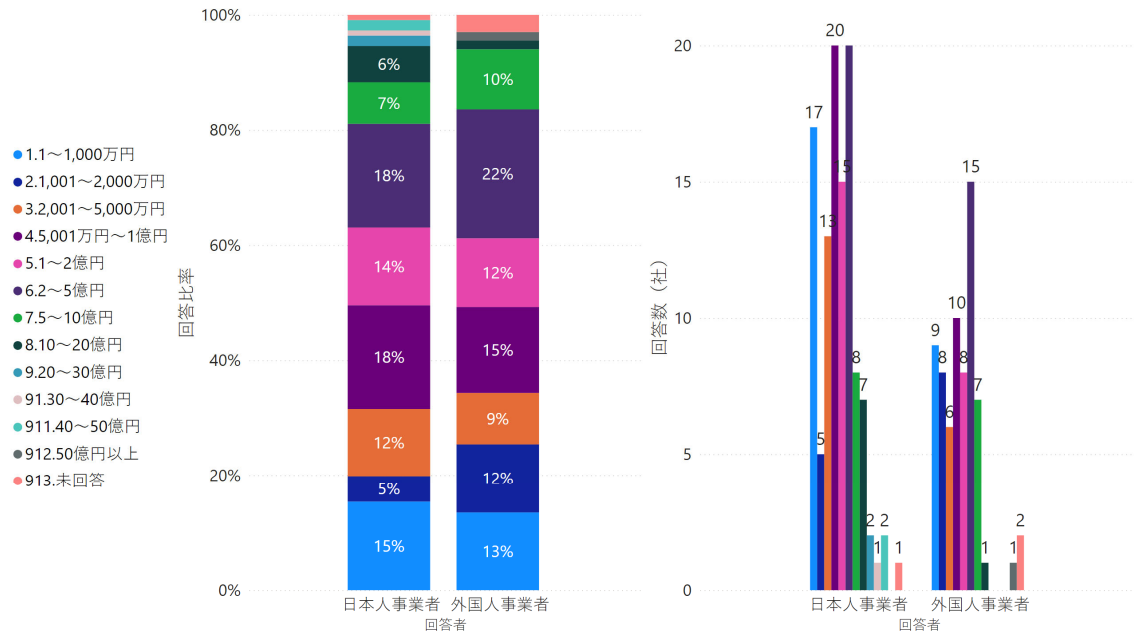


図 2-96 売上高別回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-97 に 1 社あたりの年間売上高（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者の 1 社あたりの売上高は、日本人事業者の 72% である。

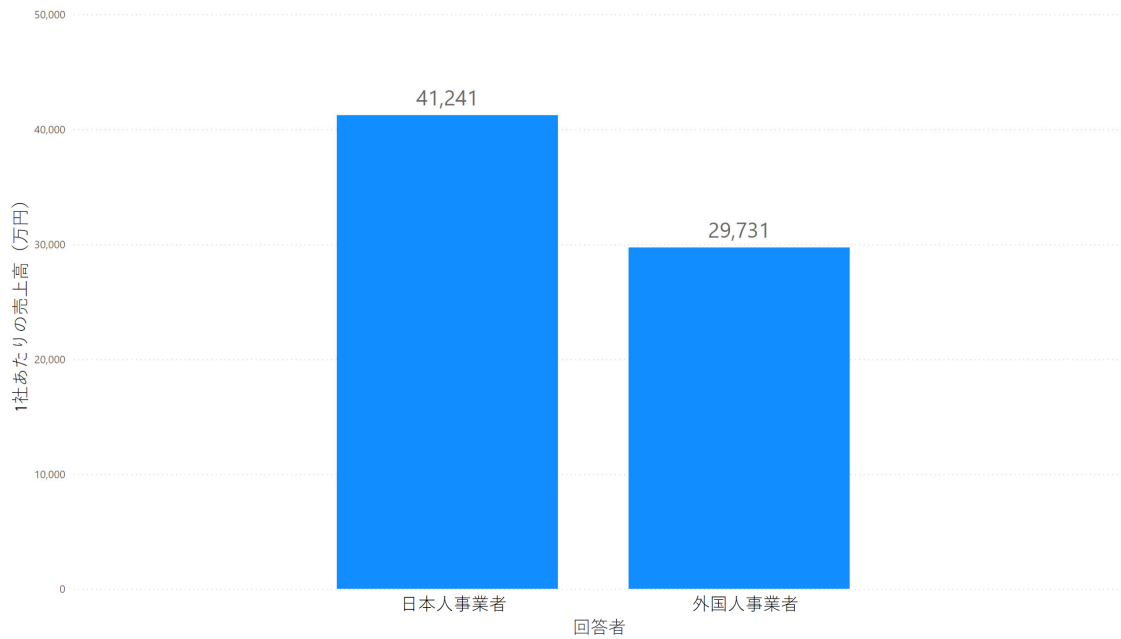


図 2-97.1 社あたりの年間売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(9) 項目別売上高

図 2-98 に項目別売上比率および売上高（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、部品販売（海外向け）、中古車販売の売上比率が高い。それ以外の項目は日本人事業者の比率が高い。

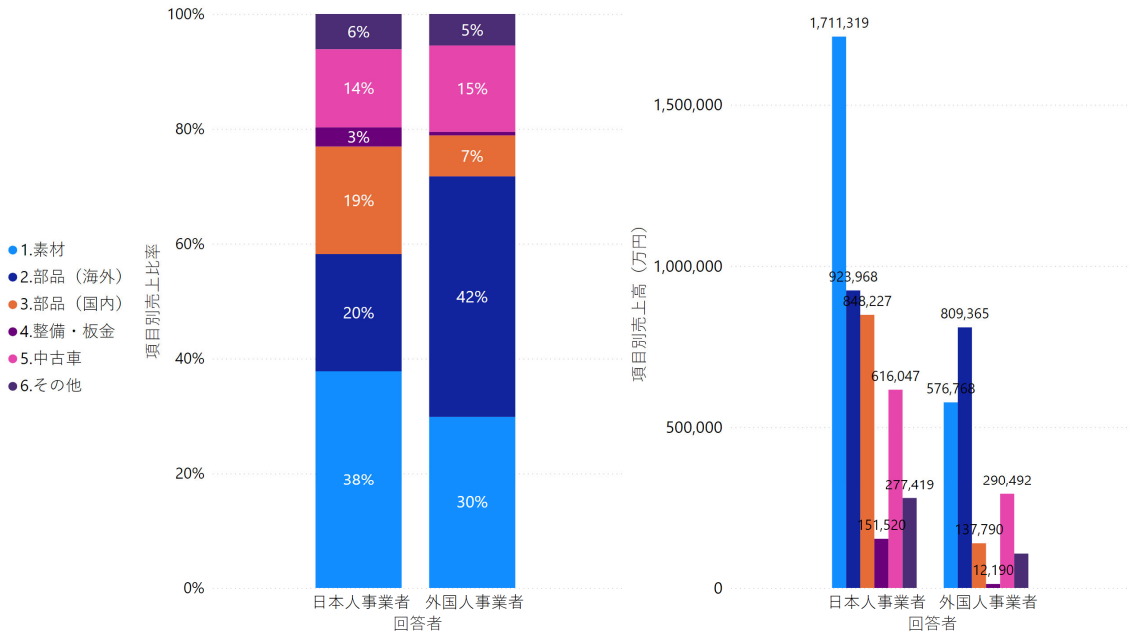


図 2-98.項目別売上比率および売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-99 の 1 社あたりの項目別売上高（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、部品販売（海外向け）の売上高が高い。それ以外の項目は日本人事業者の売上高が高い。

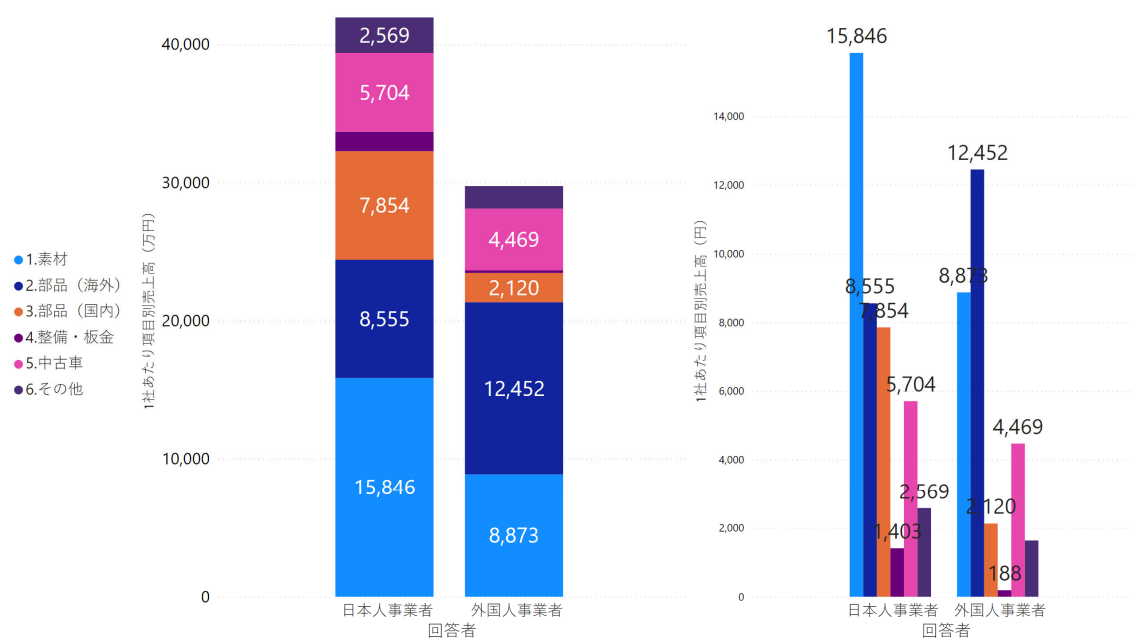


図 2-99.1 社あたりの項目別売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

① 素材売上高

図 2-100 に素材別売上比率および売上高（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者は鉄・非鉄の売上高が 47%、46%と同等の比率である。外国人事業者は鉄の売上比率が 77%と高い。

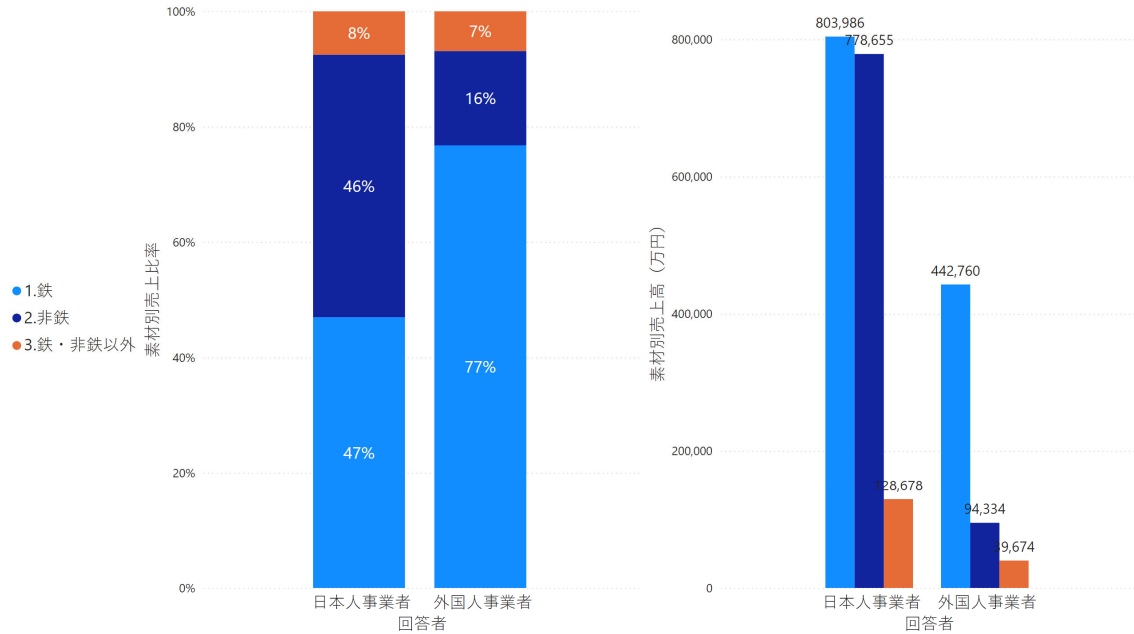


図 2-100.素材別売上比率および売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-101 に 1 社あたりの素材別売上高（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。全体の結果と同様に外国人事業者も日本人事業者も素材の売上としては鉄の売上高が最も高く、かつ売上規模が同等レベルである。日本人事業者は、鉄の売上と同じ程度の非鉄の売上がある。外国人事業者は非鉄およびその他の売上高は日本人事業者と比較し約 60%程度である。

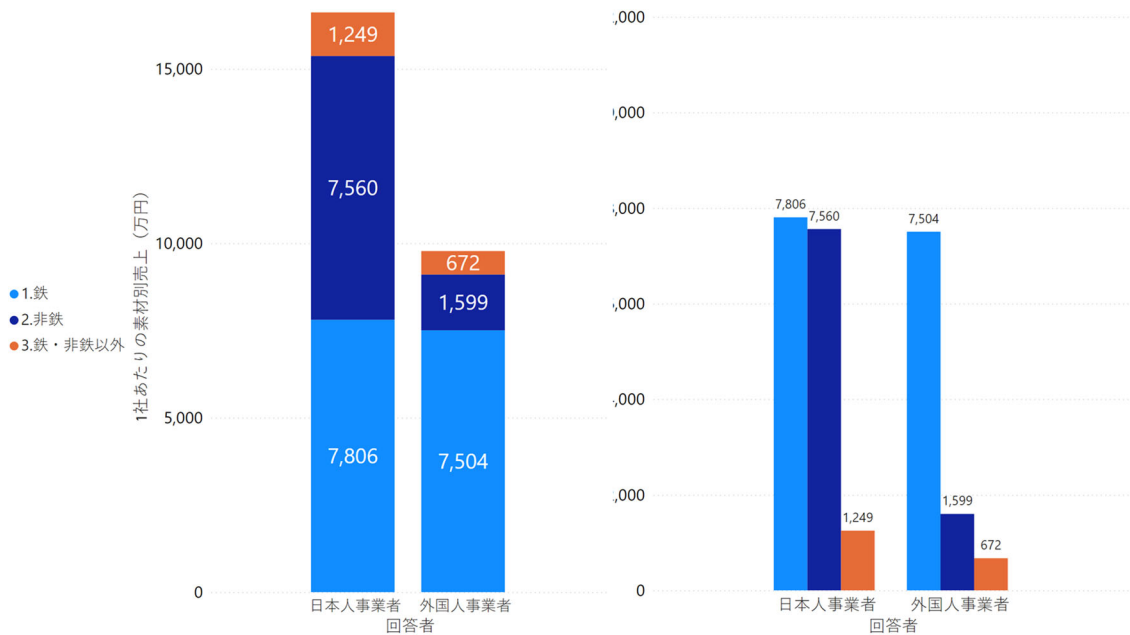


図 2-101.1 社あたりの素材別売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

1) 鉄売上高

図 2-52 に鉄の販売先別売上比率および売上高（日本人・外国人事業者比較）を示す。外国人事業者も日本人事業者も破砕事業者向けの売上比率が90%以上と最も高い。

図 2-53 に1社あたりの鉄の販売先別売上高を示す。外国人事業者も日本人事業者も破砕事業者向けの販売比高が圧倒的に高い。

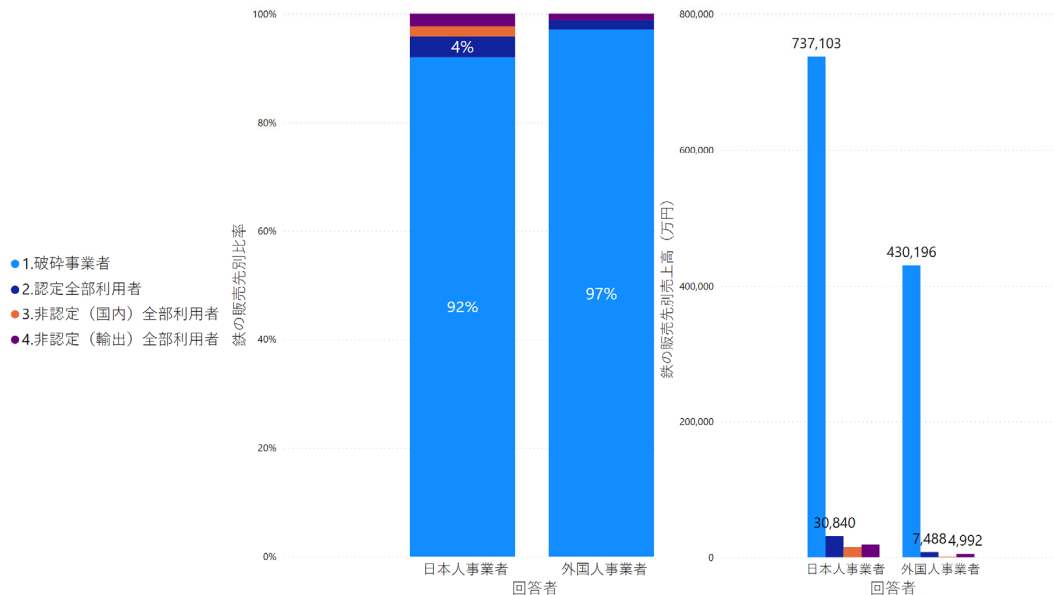


図 2-102.鉄の販売先別売上比率および売上高（2000年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

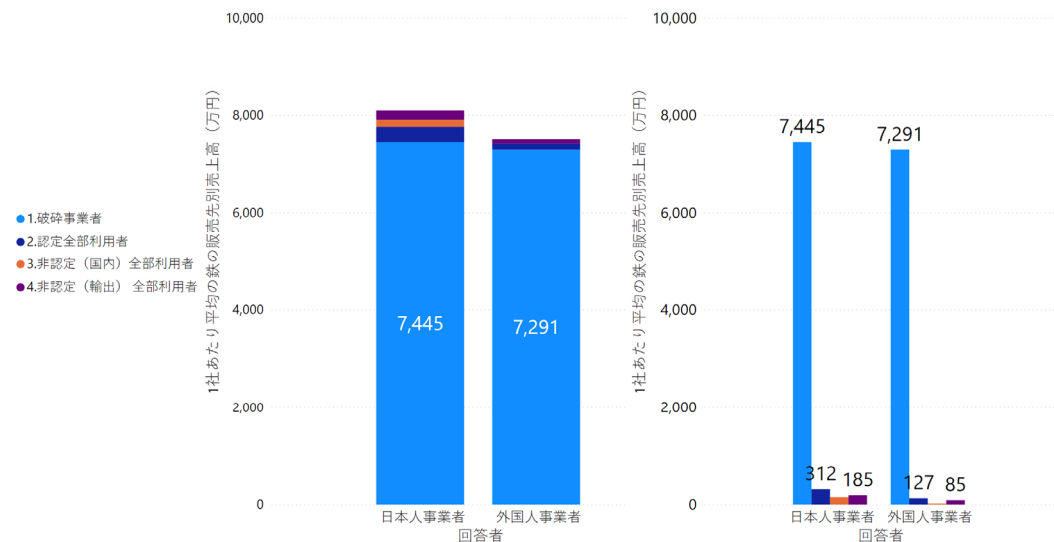


図 2-103.1 社あたりの鉄の販売先別売上比率および売上高（2000年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-104 に 1 台当たりの鉄の売上高回答比率および回答数 (2000 年以降設立の事業者比較) を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、1 万円/台以下の比率が若干高いが、その他比率に大きな違いはない。

一般的に廃車ガラの重量は 500kg 程度であり、鉄スクラップの価格を 50~100 円/kg とすると、2~5 万円/台となる。5 万円/台を超える価格については、売上高の回答ミスの可能性が考えられる。

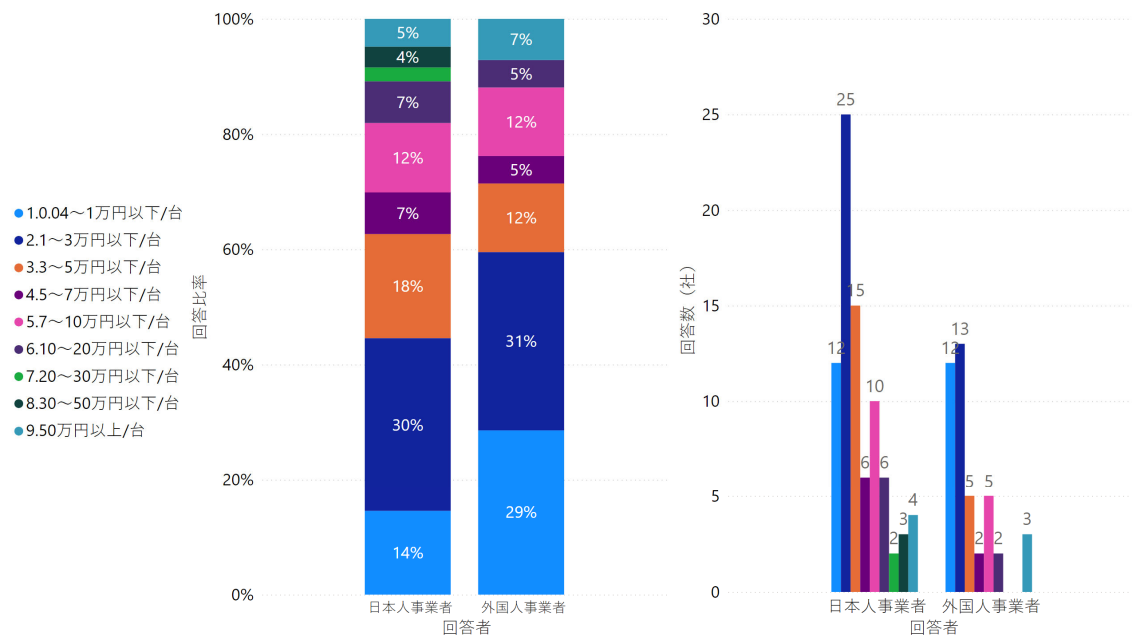


図 2-104.1 台当たりの鉄の売上高回答比率および回答数 (2000 年以降設立の事業者比較)

出所：矢野経済研究所作成

・非認定全部利用（輸出）売上高

図 2-105 に非認定全部利用（輸出）の販売形態別売上比率および売上高（2000 年以降設立の事業者比較）別売上高を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、ルーフカットの売上比率が高く、車両の売上比率が低い。

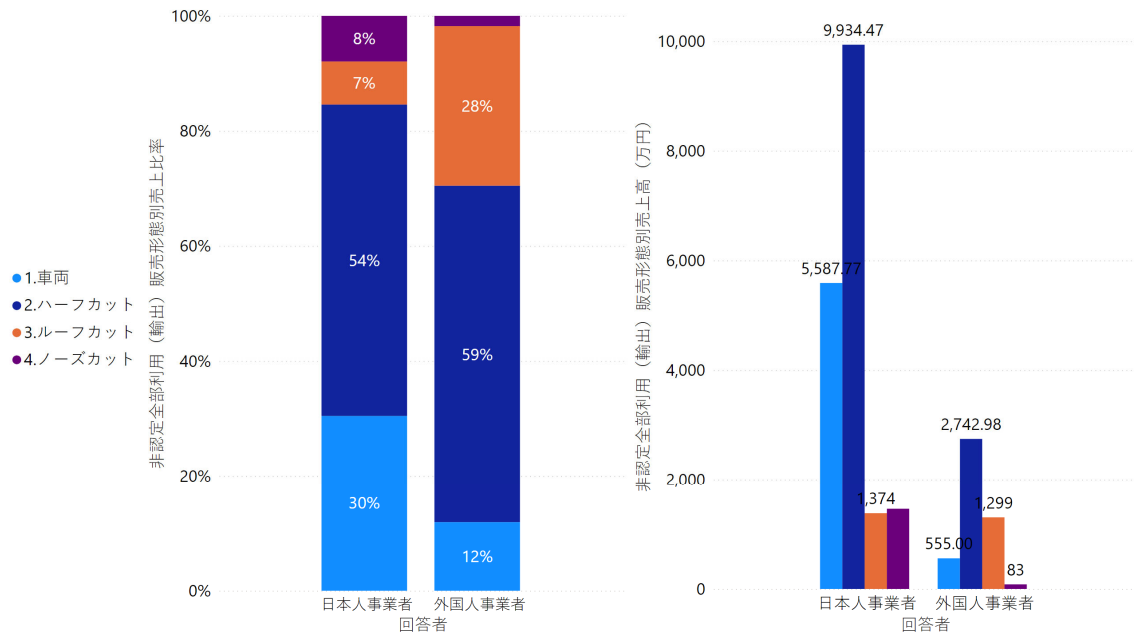


図 2-105.非認定全部利用（輸出）の販売形態別売上比率および売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-106 に 1 社あたりの非認定全部利用（輸出）の販売形態別売上高（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者と比較し外国人事業者は非認定全部利用（輸出）の売上高が半分以下である。その中で、ハーフカット、ルーフカットの売上が高い。

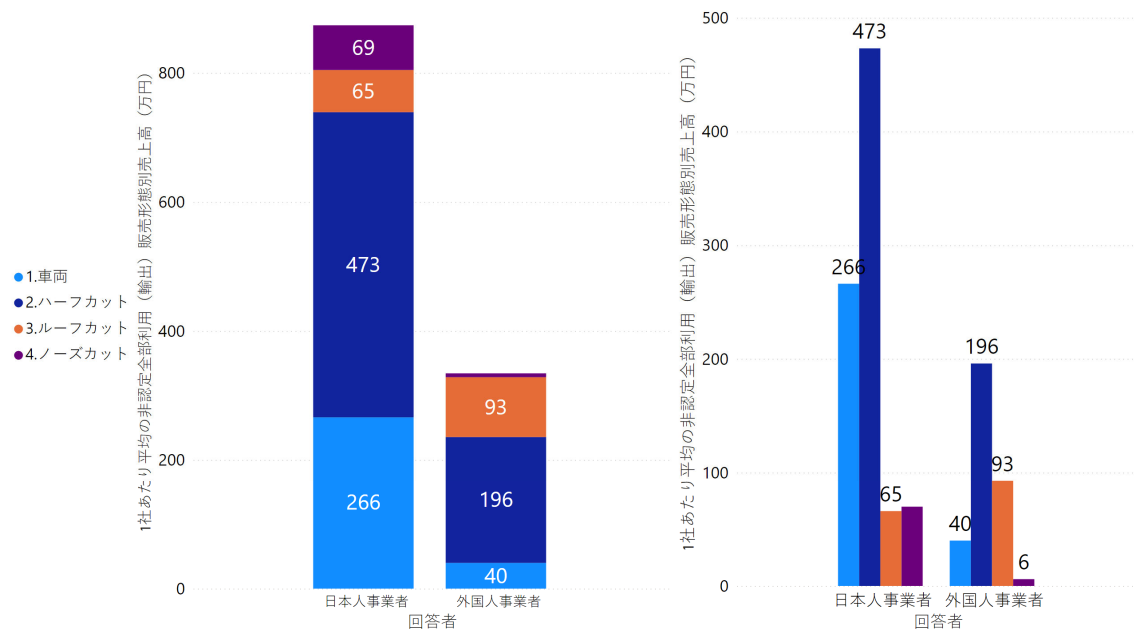


図 2-106.1 社あたりの非認定全部利用（輸出）の販売形態別売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

ロ) 非鉄売上高

図 2-107 に非鉄の販売先別売上回答比率および売上高（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者も日本人事業者も国内バイヤー向けの売上高が最も高い。

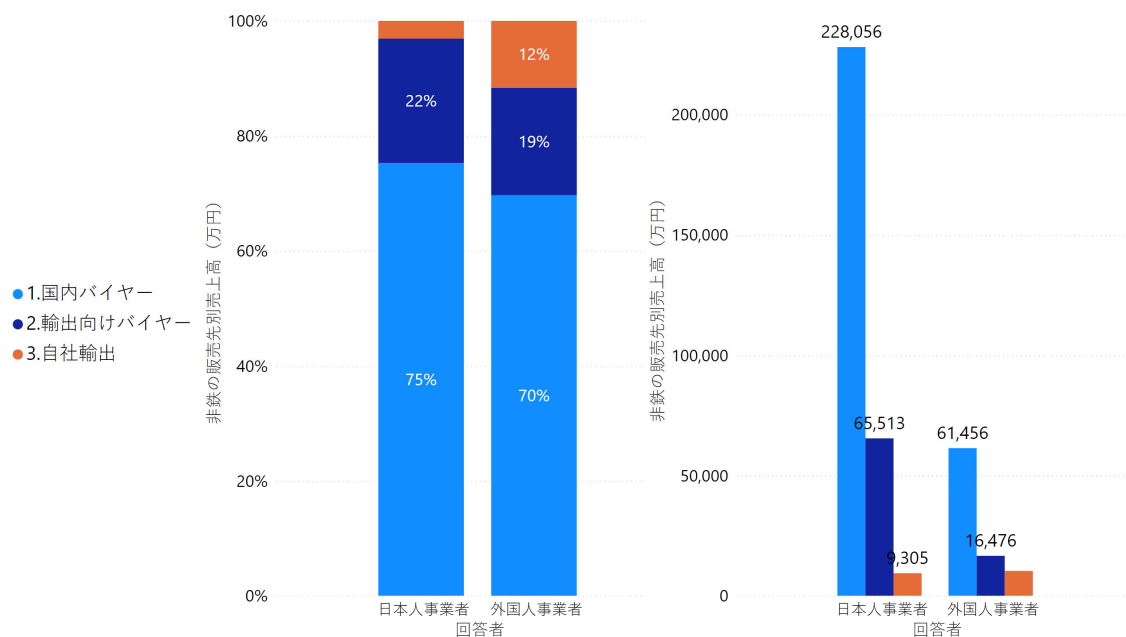


図 2-107.非鉄の販売先別売上回答比率および売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-108 に 1 社あたりの非鉄の販売先別売上高（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。1 社あたりの売上高でも外国人事業者も日本人事業者も国内バイヤー向けの売上高が最も高い。

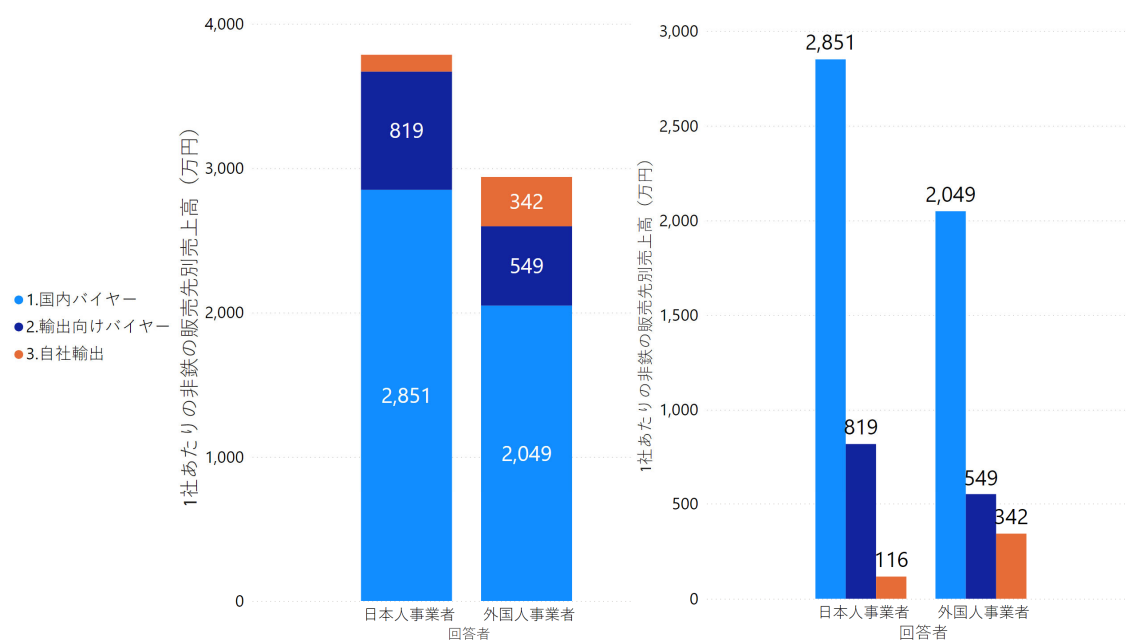


図 2-108. 1 社あたりの非鉄の販売先別売上高（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

ハ) 樹脂素材回収状況

図 2-109 に樹脂素材回収状況の回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者では 29%が、外国人事業者では 21%が取り外していると回答した。

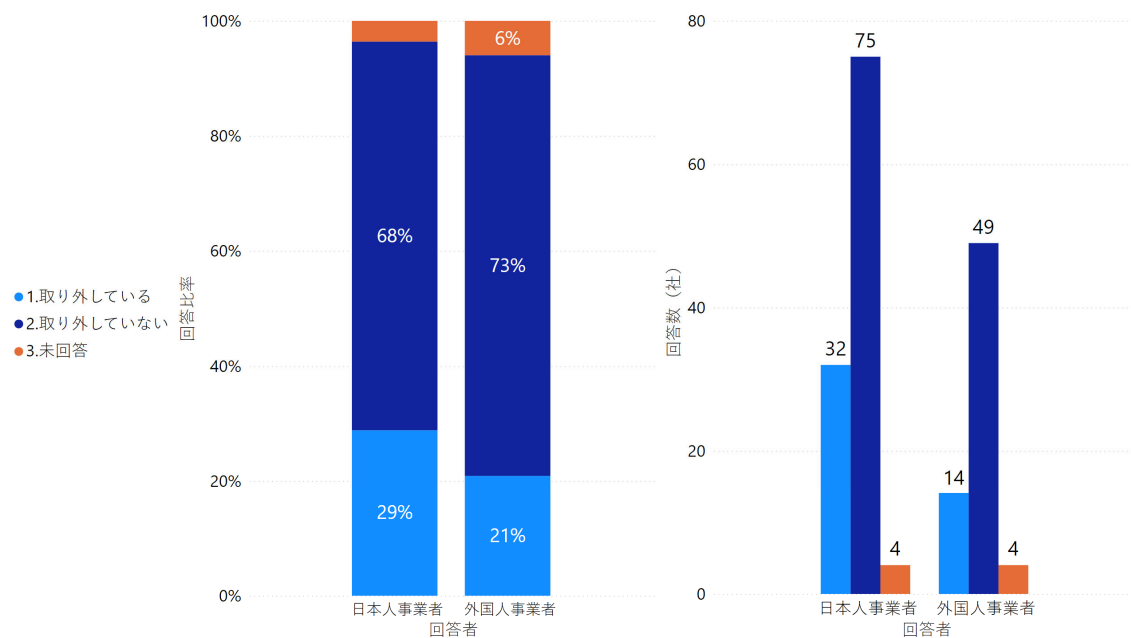


図 2-109.樹脂素材回収状況の回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

・資源回収インセンティブ制度認知度

図 2-110 資源回収インセンティブ制度の認知度回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者では 59%が、外国人事業者では 27%が知っていると回答した。外国人事業者よりも日本人事業者の認知度が高い。

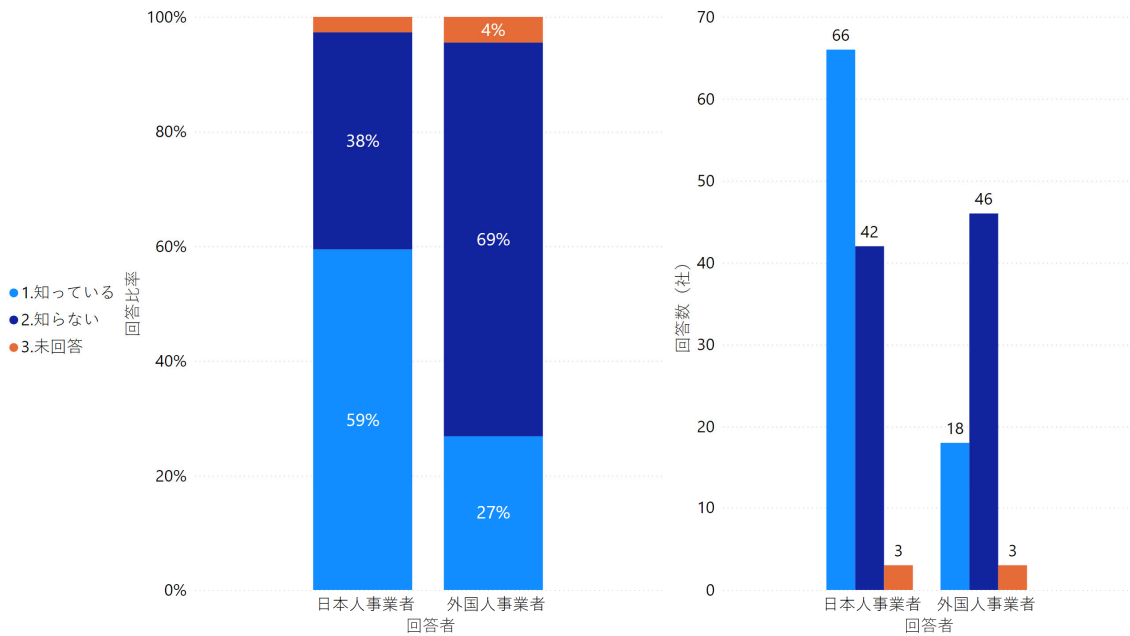


図 2-110.資源回収インセンティブ制度の認知度回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-111 に資源回収インセンティブ制度への参加意向回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者では 19%が、外国人事業者では 10%が参加する意向があると回答した。外国人事業者よりも日本人事業者の参加意向が高い。

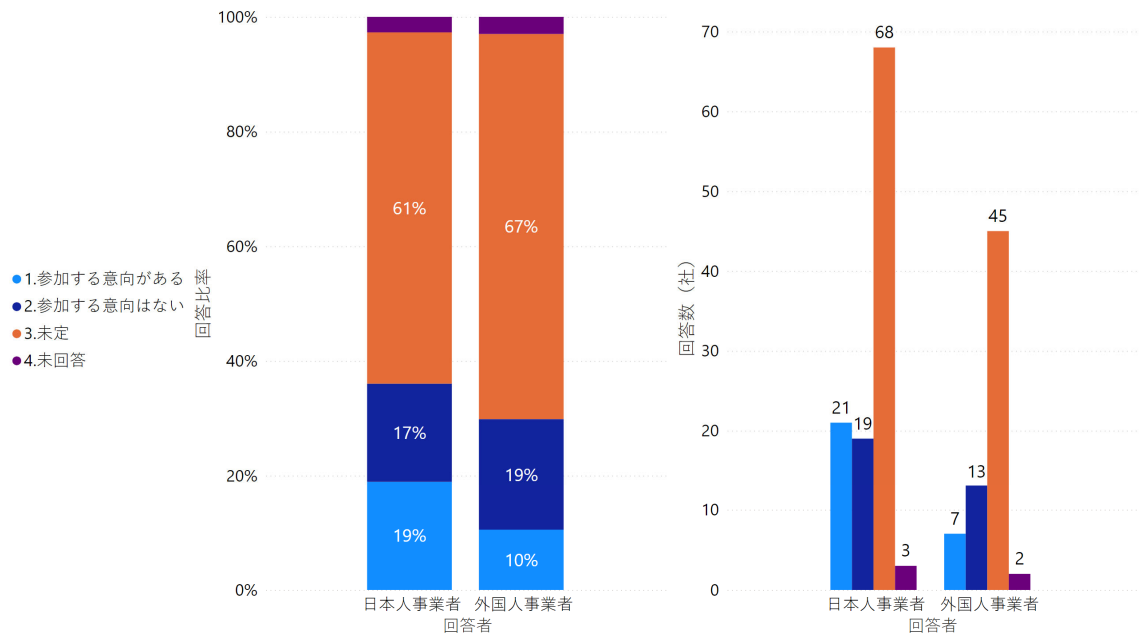


図 2-111.資源回収インセンティブ制度への参加意向回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

② 部品売上高

1) 中古部品ネットワークへの加入状況

図 2-112 に中古部品ネットワークへの加入状況回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者では 52%が、外国人事業者では 26%が加入している。外国人事業者よりも日本人事業者の加入比率が高い。

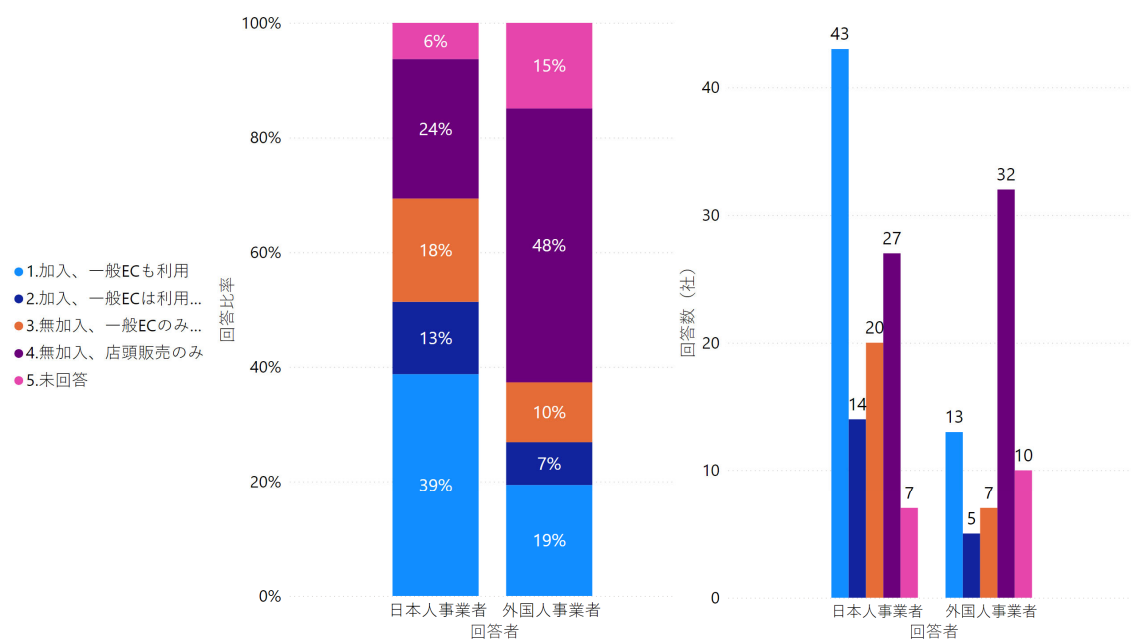


図 2-112.中古部品ネットワークへの加入状況回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

ロ) 電動モーターの販売状況

図 2-113 に電動モーターの販売先個数比率および個数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。各社の ELV 処理台数に対して 1 台 1 個として計算した。外国人事業者は日本人事業者と比較し、国内中古パーツ（自社販売）、輸出向けバイヤー/自社輸出の比率が高い。

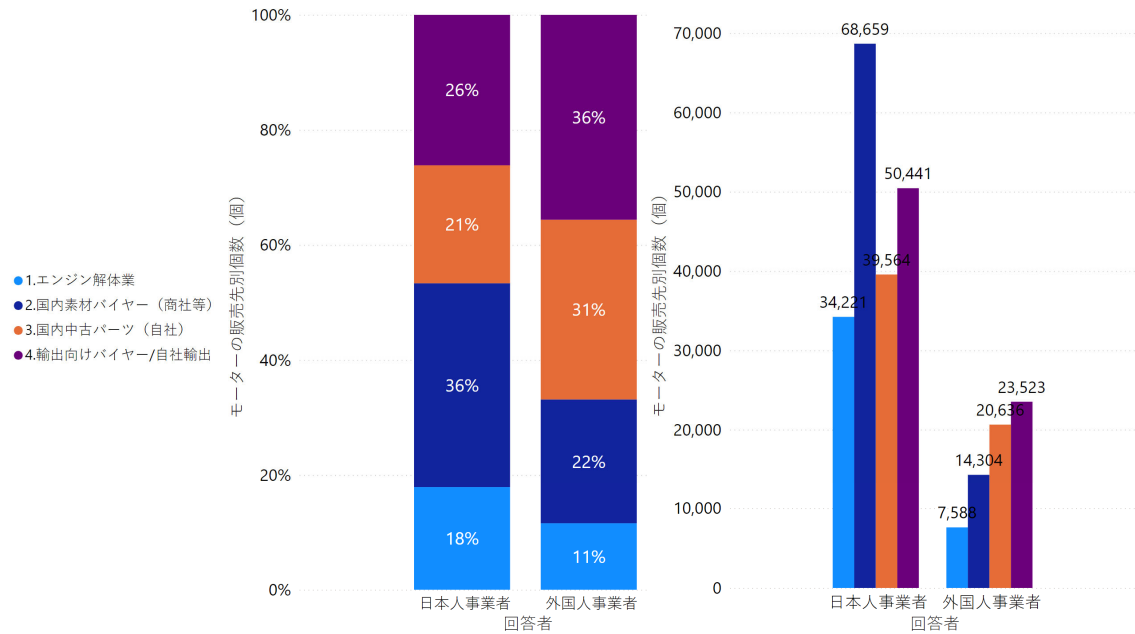


図 2-113.電動モーターの販売先個数比率および個数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-114 に 1 社あたりの電動モーター販売先（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者は日本人事業者と比較し、国内中古パーツ（自社販売）、輸出向けバイヤー/自社輸出の販売個数が多い。

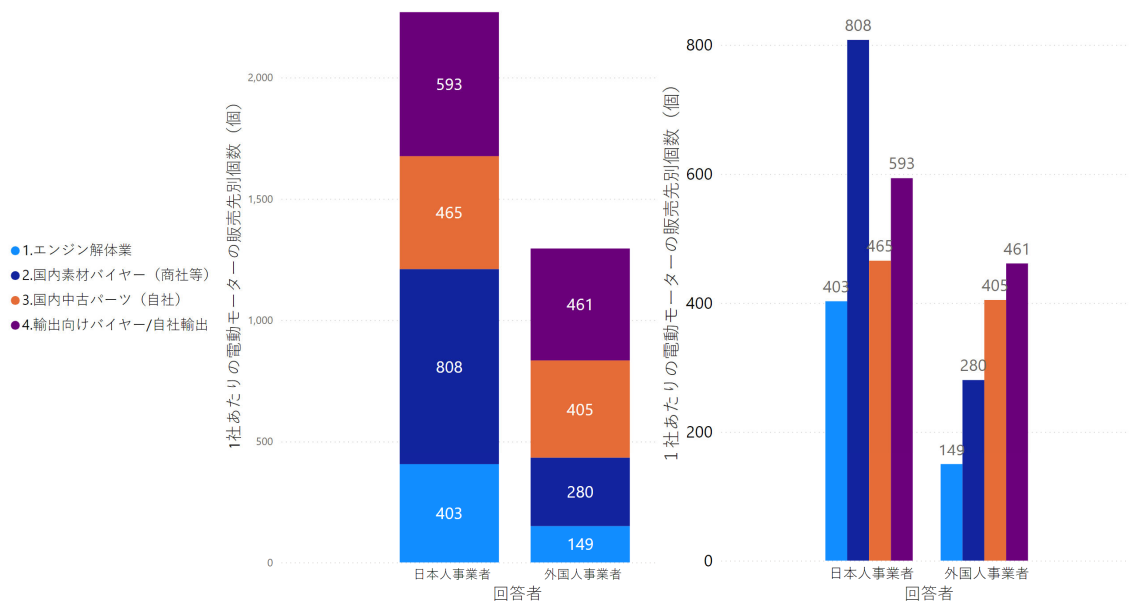


図 2-114.1 社あたりの電動モーター販売先（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

ハ) LiBの販売状況

図 2-115 に LiB の販売先個数比率および個数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。1 社あたり 10 個の LiB を取り扱っているとして計算した。外国人事業者は日本人事業者と比較し、素材販売（国内）向け比率が低い一方で、素材販売（海外）向け比率が高い。

図 2-116 に 1 社あたりの LiB の販売先別個数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。

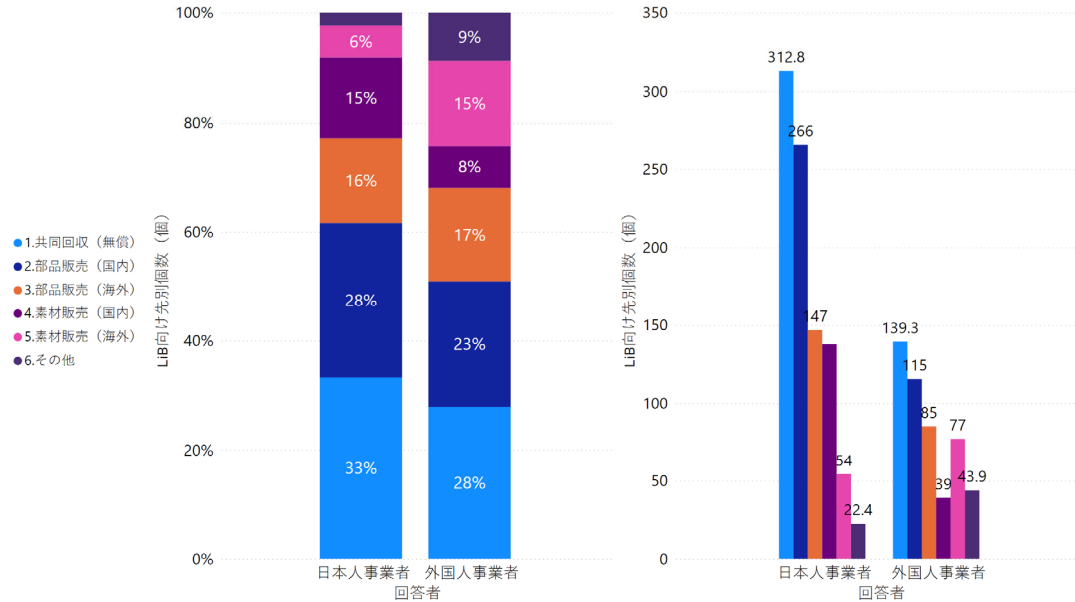


図 2-115.LiB の販売先個数比率および個数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

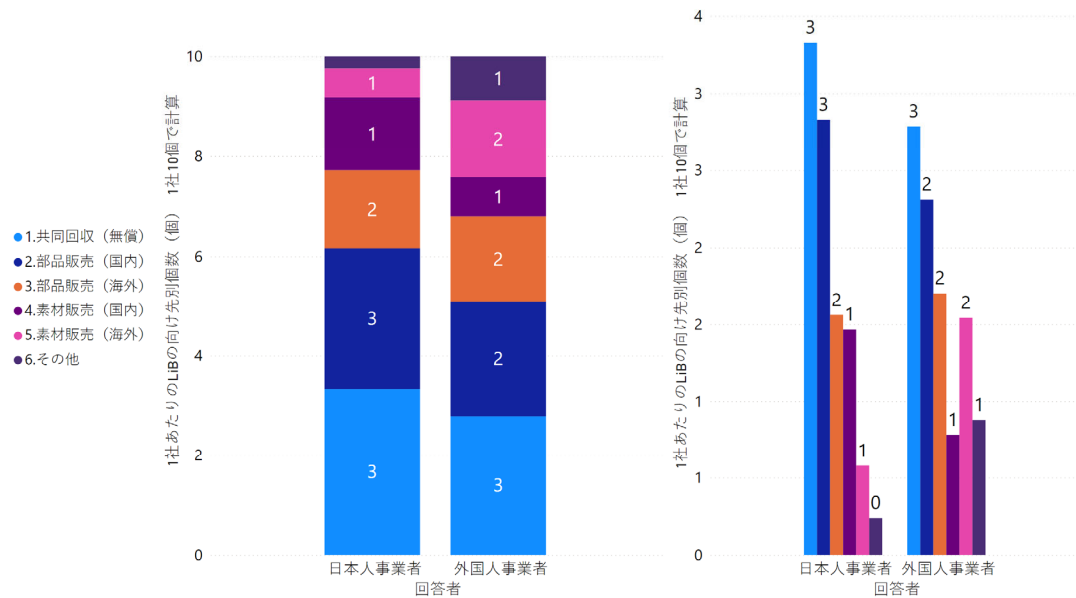


図 2-116.1 社あたりの LiB の販売先別個数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

・ 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車の取り扱い時の認知度

自動車再資源化協力機構では、「損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取り扱い時の主な注意事項」について公開している。

図 2-117 に損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取り扱い時の主な注意事項認知度回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者の認知度が 71% に対して、外国人事業者の認知度は 52% であった。外国人事業者よりも日本人事業者の認知度が高い。

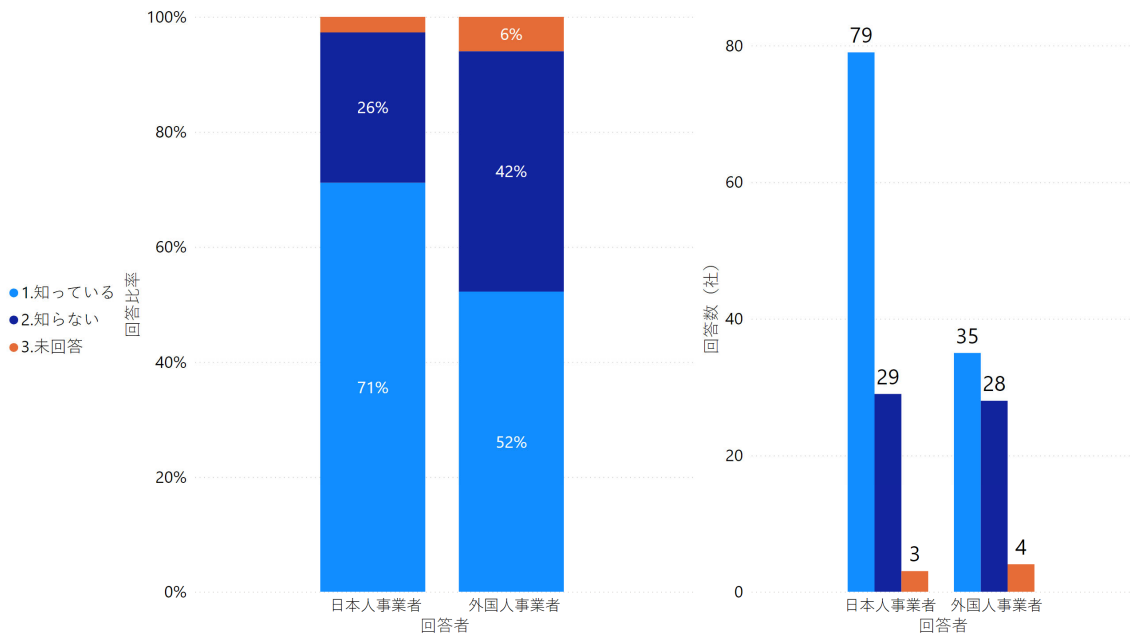


図 2-117. 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取り扱い時の主な注意事項認知度回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

二) 鉛電池の処理方法

図 2-118 に鉛電池の処理方法別比率および個数(2000年以降設立の事業者比較)を示す。各社の ELV 処理台数に対して 1 台 1 個として計算した。日本人事業者はほぼ 100%が買い取り、外国人事業者でも 95%が買い取りであった。

図 2-119 に 1 社あたりの鉛電池の処理方法別個数 (2000 年以降設立の事業者比較) を示す。

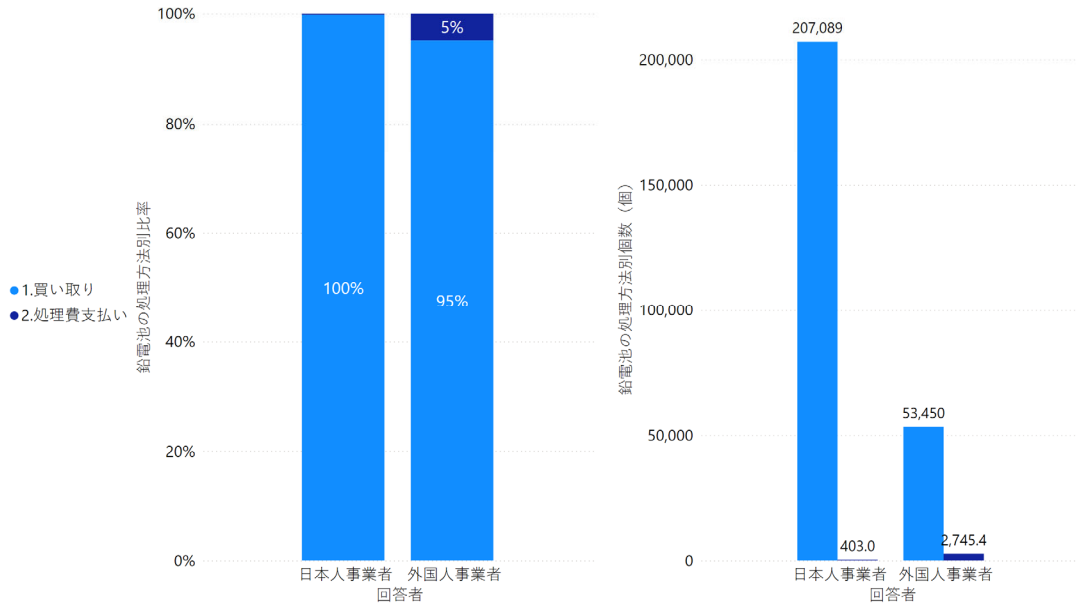


図 2-118.鉛電池の処理方法別比率および個数 (2000 年以降設立の事業者比較)

出所：矢野経済研究所作成

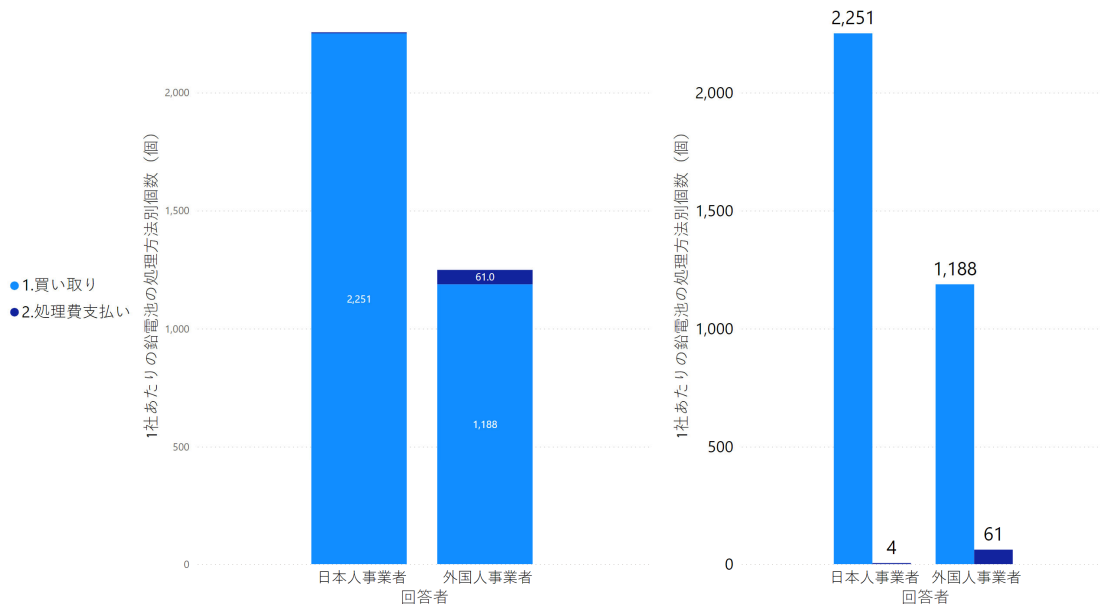


図 2-119.1 社あたりの鉛電池の処理方法別個数 (2000 年以降設立の事業者比較)

出所：矢野経済研究所作成

ホ) タイヤ/ミラー/バンパー/ボンネットを外した車両の輸出区分

図 2-120 にタイヤ/ミラー/バンパー/ボンネットを外した車両の輸出区分回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者も日本人事業者も中古車としても部品としても輸出している。

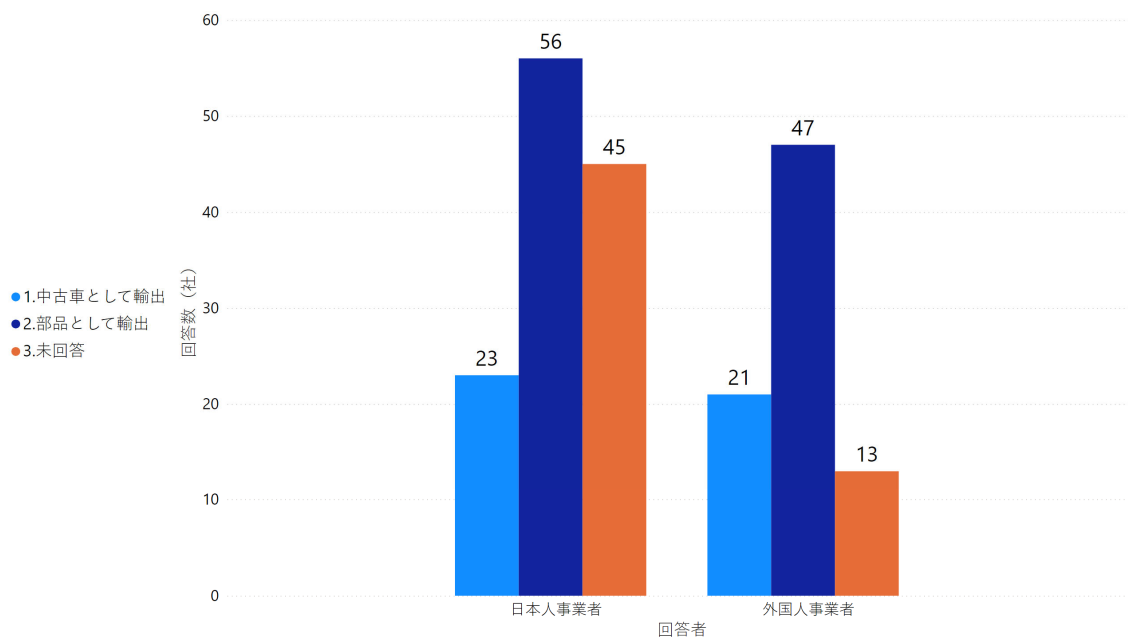


図 2-120. タイヤ/ミラー/バンパー/ボンネットを外した車両の輸出区分回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(10) 代表者の年代

図 2-121 に代表者の年代を示す。日本人事業者は 30～39 歳が 4%に対して、外国人事業者は 12%、日本人事業者は 70 歳以上の比率が 18%に対して、外国人事業者は 3%である。外国人事業者の方が代表者の年代が若い傾向にある。

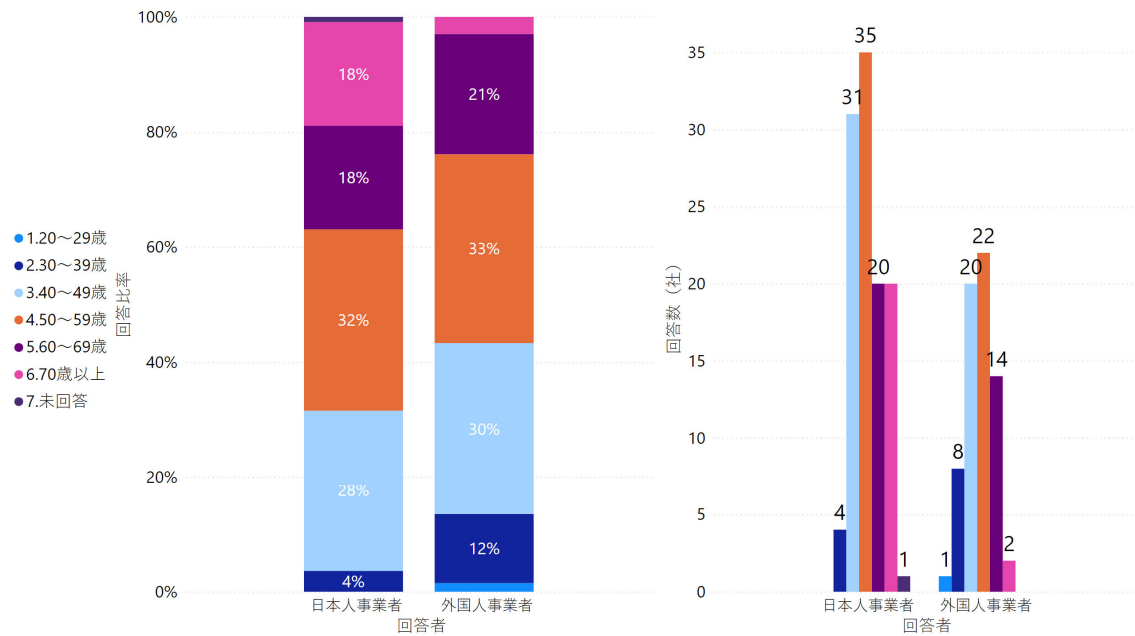


図 2-121.代表者の年代（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(11) 後継者の有無

図 2-122 に後継者の有無回答比率および回答数(2000年以降設立の事業者比較)を示す。日本人事業者も外国人事業者も最も多い回答は後継者は未定という回答である。日本人事業者で後継者がいる事業者は30%、外国人事業者では22%である。外国人事業者は、日本人事業者と比較し、後継者がいる比率が低い。

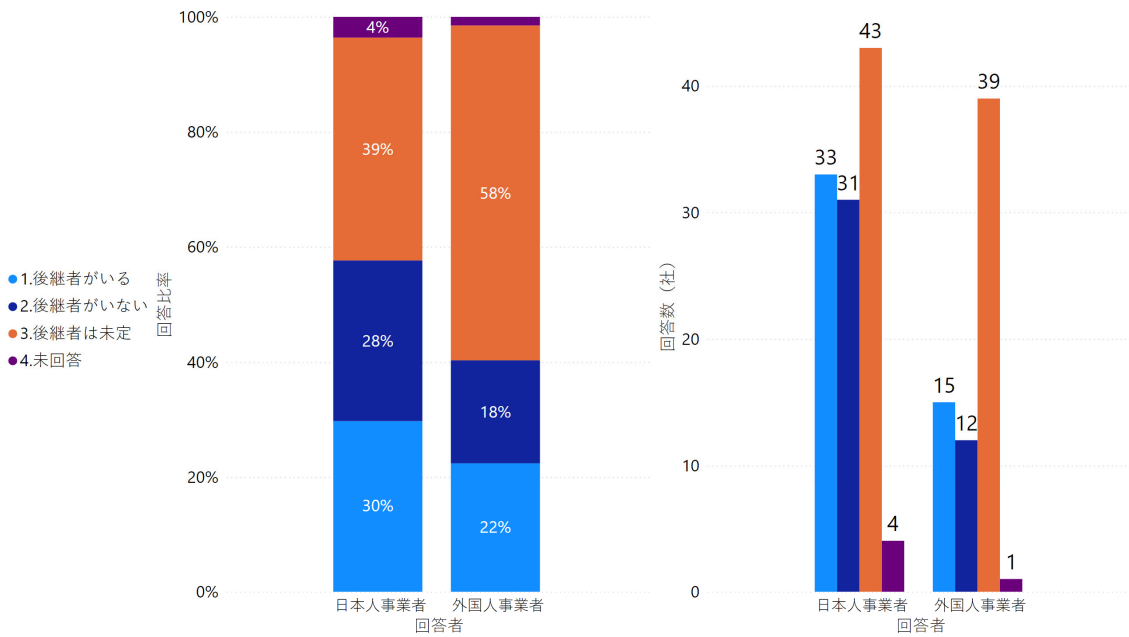


図 2-122.後継者の有無回答比率および回答数(2000年以降設立の事業者比較)

出所：矢野経済研究所作成

(12) 自動車リサイクルについて日本語以外での研修要望

図 2-123 に自動車リサイクル関連の日本語以外での研修要望回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者で 10 社、日本人事業者で 4 社参加したいと回答している。

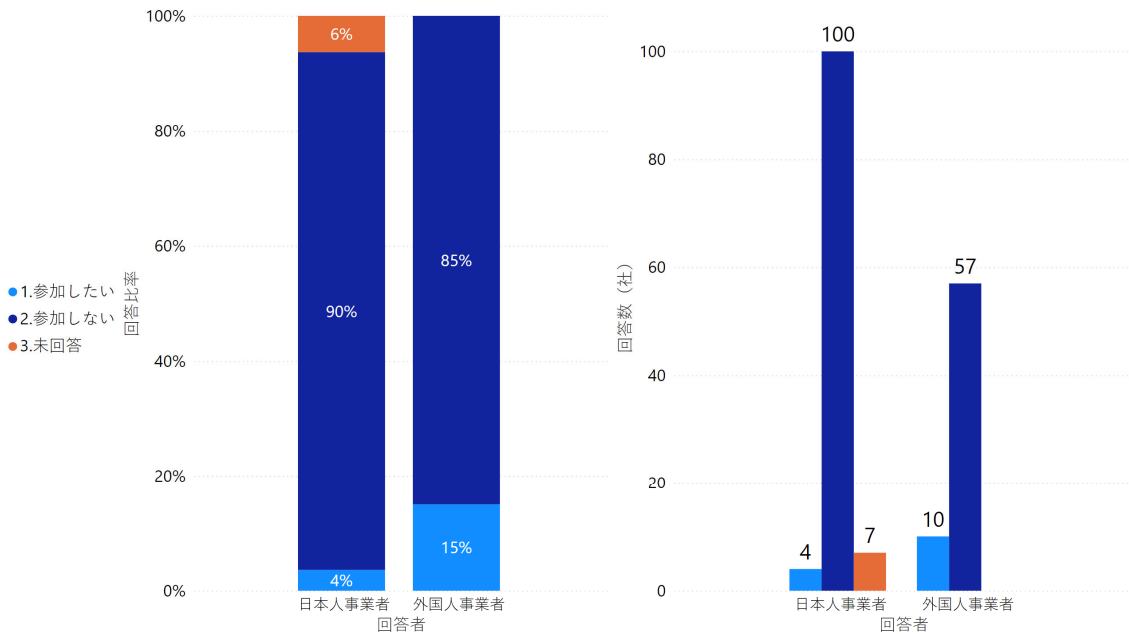


図 2-123.自動車リサイクル関連の日本語以外での研修要望回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(13) 自動車リサイクル士の認知度

図 2-124 に自動車リサイクル士認知度回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）を示す。日本人事業者の認知度は 76%、外国人事業者の認知度は 58%である。外国人事業者よりも日本人事業者の認知度が高いが、外国人事業者でも過半以上の認知度がある。

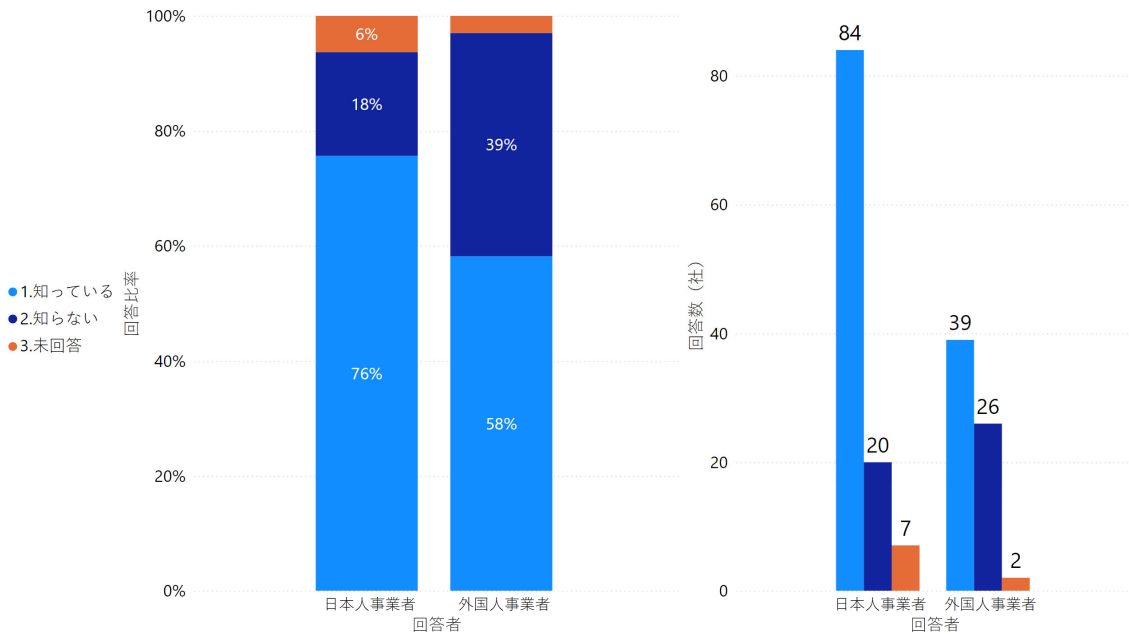


図 2-124.自動車リサイクル士認知度回答比率および回答数（2000 年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

図 2-125 に自動車リサイクル士の日本語以外での研修希望回答比率および回答数（2000年以降設立の事業者比較）を示す。外国人事業者で 12 社から、日本人事業者で 16 社から日本語以外での研修希望があった。

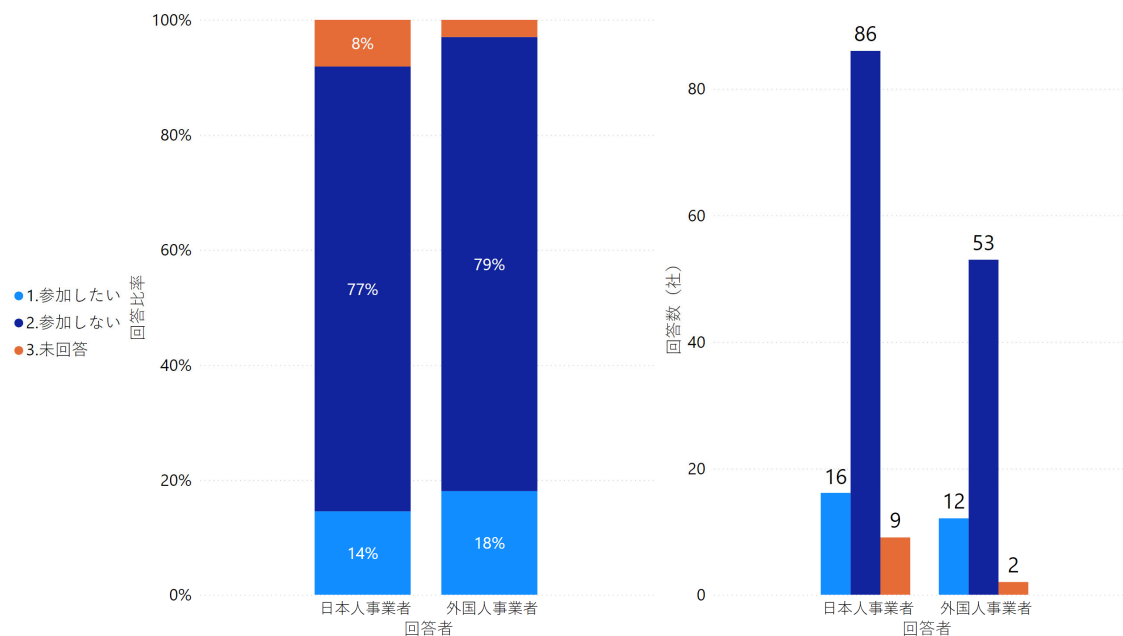


図 2-125.自動車リサイクル士の日本語以外での研修希望回答比率および回答数（2000年以降設立の事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

2.1.7. アンケート結果からの分析・仮説

(1)ELV 仕入れが増加している事業者について

3年前と比較した際に、ELV 仕入れ台数が増加、減少、横ばいの企業がいた。増加している企業と減少している企業にはどのような違いがあるのか、比較を行った。

図 2-126 に 1 社あたりの ELV 処理台数（3 年前と比較した ELV 仕入れ増加および減少企業）を、図 2-127 に 1 社あたりの ELV の仕入れ先別比率示す。

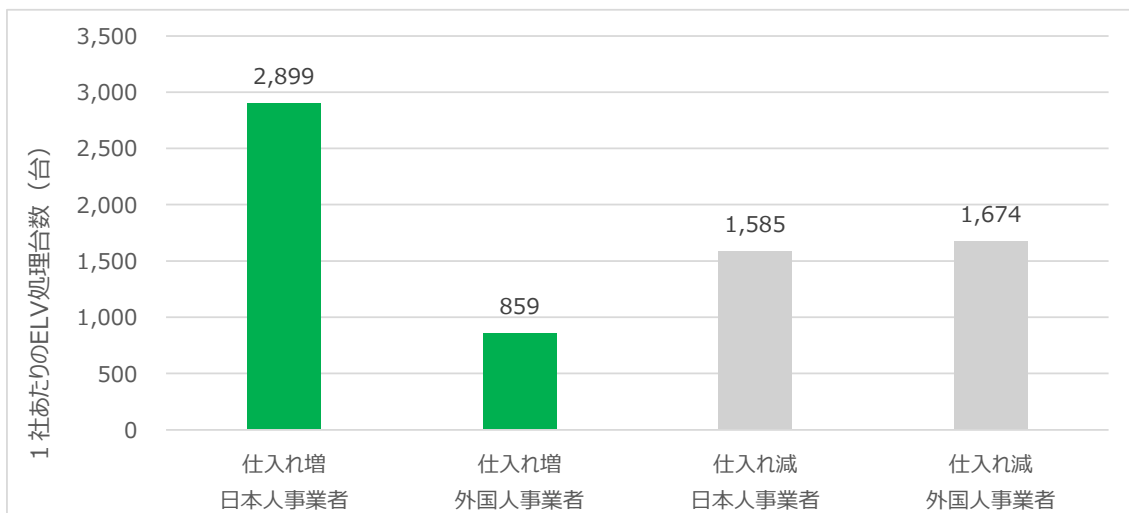
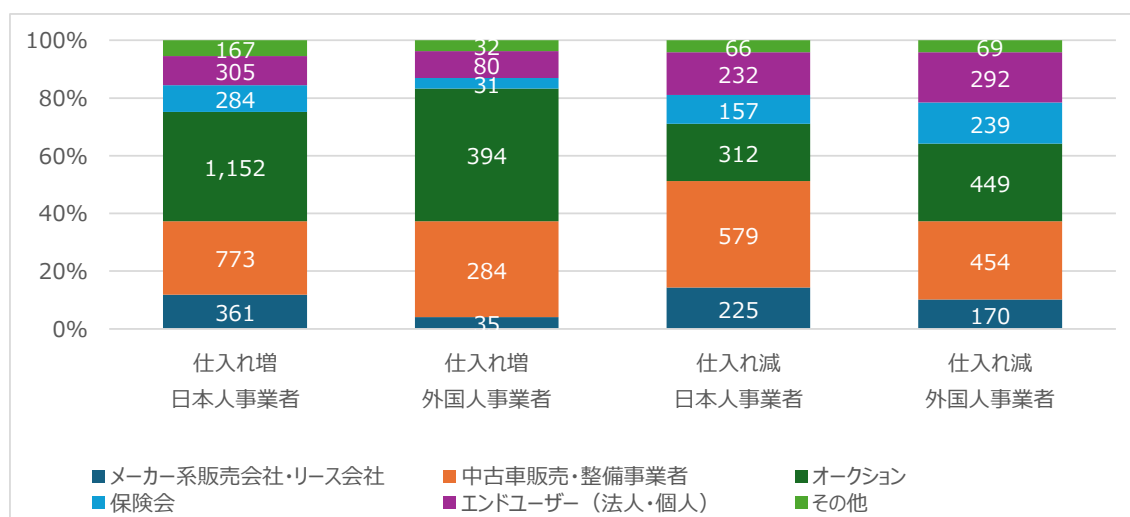


図 2-126.1 社あたりの ELV 処理台数（3 年前と比較した ELV 仕入れ増加および減少企業）

出所：矢野経済研究所作成



※1社あたりのELV処理台数および仕入れ先は一部データが不完全な部分があるため完全には合致しない。

図 2-127.1 社あたりの ELV の仕入れ先別比率（3 年前と比較した ELV 仕入れ増加および減少企業）

出所：矢野経済研究所作成

ELV 仕入れが 3 年前と比較し増加している外国人事業者は ELV 処理台数が 1,000 台/年程度の小規模事業者であり、オークション、中古車販売店からの仕入れが比率が高い。

ELV 仕入れが 3 年前と比較し増加している日本人事業者は 3,000 台/年規模の中規模事業者であり、オークションからの仕入れが多い企業である。

図 2-128 に 1 社あたりの売上高を、図 2-128 に 1 社あたりの売上高を示す。仕入れが増加している外国人事業者は、部品販売（海外向け）の売上高が高い。仕入れが増加している日本人事業者は、部品（国内向け）の売上が特に高いが、そのほか素材、部品（海外向け）、中古車販売など、幅広い商品をまんべんなく販売している。

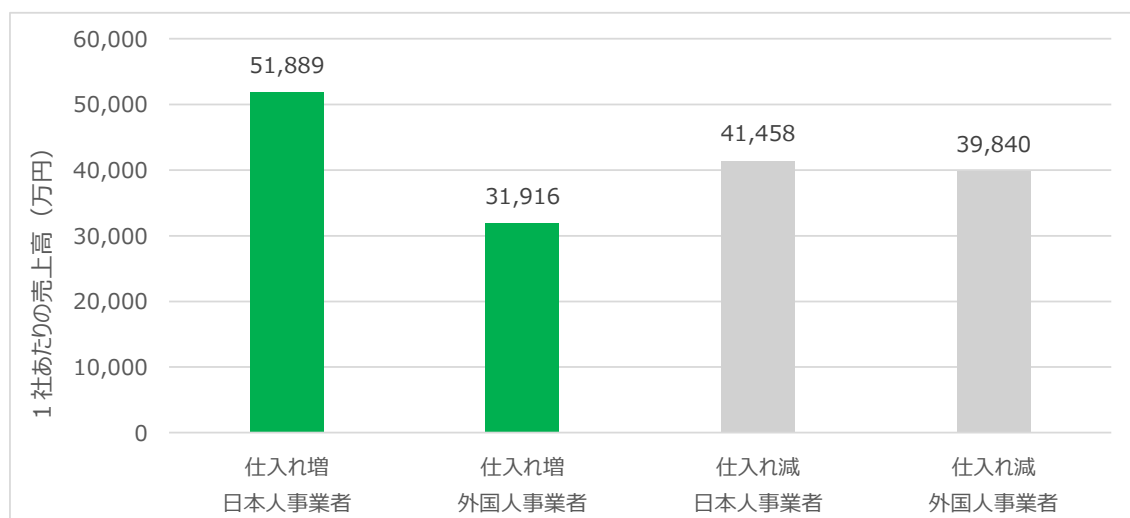
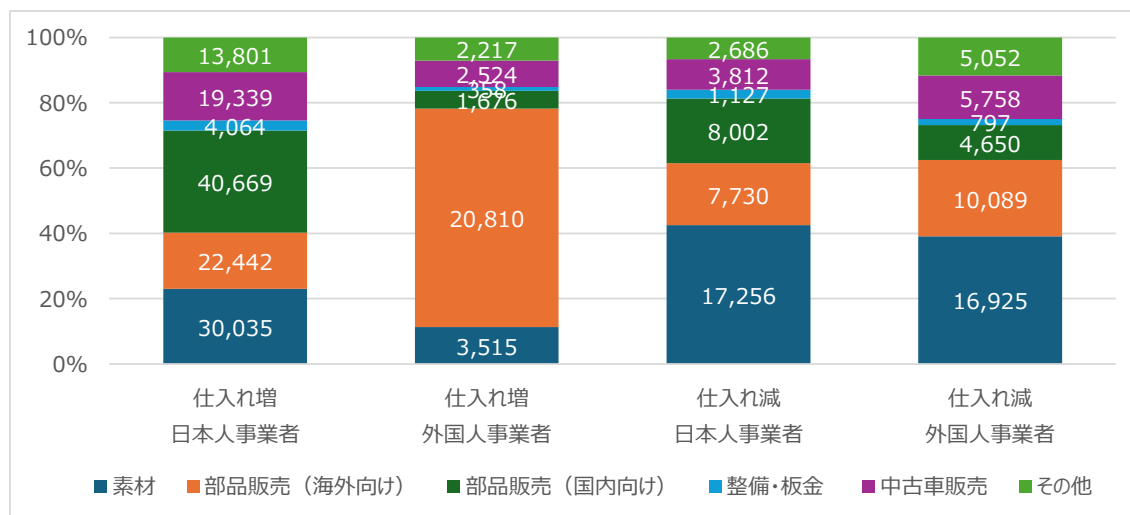


図 2-128.1 社あたりの売上高（3 年前と比較した ELV 仕入れ増加企業および減少企業）

出所：矢野経済研究所作成



※1 社あたりの売上高および項目別売上高は一部データが不完全な部分があるため完全には合致しない。

図 2-129. 1 社あたりの項目別売上高（3 年前と比較した ELV 仕入れ増加企業および減少企業）

出所：矢野経済研究所作成

仮説として、ELV 仕入れが増加している日本事業者は、売れる素材（鉄だけでなく、非鉄やその他樹脂も）や部品を積極的に販売し、オークション等での価格競争に競り勝っていると推測される。ELV 仕入れが増加している外国事業者は、海外向け部品の販売をメインに行い、オークション等の価格競争に競り勝っていると推測される。

表 2-21.1 社あたりの ELV 処理台数および ELV 仕入れ先

1社あたりの ELV 処理台数	仕入れ増	仕入れ増	仕入れ減	仕入れ減
	日本事業者	外国事業者	日本事業者	外国事業者
ELV 処理台数	2,899	859	1,585	1,674
1社あたりの ELV 仕入れ先	仕入れ増	仕入れ増	仕入れ減	仕入れ減
	日本事業者	外国事業者	日本事業者	外国事業者
メーカー系販売会社・リース会社	361	35	225	170
中古車販売・整備事業者	773	284	579	454
オークション	1,152	394	312	449
保険会	284	31	157	239
エンドユーザー（法人・個人）	305	80	232	292
その他	167	32	66	69

※1社あたりの ELV 処理台数および仕入れ先は一部データが不完全な部分があるため完全には合致しない。

出所：矢野経済研究所作成

表 2-22. 1社あたりの売上柄高および項目別売上高

1社あたりの売上高	仕入れ増	仕入れ増	仕入れ減	仕入れ減
	日本事業者	外国事業者	日本事業者	外国事業者
売上高	51,889	31,916	41,458	39,840
1社あたりの項目別売上高	仕入れ増	仕入れ増	仕入れ減	仕入れ減
	日本事業者	外国事業者	日本事業者	外国事業者
素材	30,035	3,515	17,256	16,925
部品販売（海外向け）	22,442	20,810	7,730	10,089
部品販売（国内向け）	40,669	1,676	8,002	4,650
整備・板金	4,064	358	1,127	797
中古車販売	19,339	2,524	3,812	5,758
その他	13,801	2,217	2,686	5,052

※1社あたりの売上高および項目別売上高は一部データが不完全な部分があるため完全には合致しない。

出所：矢野経済研究所作成

(2) ニブラを持たずに、1日4台以上/人の処理能力がある事業者

表 2-23 に年間の1人あたりの ELV 処理台数と1日あたりの処理台数を示す。ニブラを保有せずに、1日4台以上/人の ELV 処理能力を持つ事業者が日本人事業者にも、外国人事業者にもいるが、このような事業者は主に解体ではなく部品取りを中心に行っているのではないかと仮説を立てている。

アンケート結果から、1人当たりの日の ELV 処理台数が2台以下の事業者（445社）およびニブラを保有せずに4台以上処理する事業者（13社）の項目別売上高比較を実施した。

表 2-24 に年間の1人あたりの ELV 処理台数と1日あたりの処理台数を表 2-24 に1社あたりの項目別売上高（1人当たりの ELV 処理台数が2台以下/日の事業者およびニブラを保有せずに4台以上/日処理する事業者比較）、図 2-130 に1社あたりの項目別売上高（1人当たりの ELV 処理台数が2台以下/日の事業者およびニブラを保有せずに4台以上/日処理する事業者比較）を示す。

日に4台/人の解体実績を持つ事業者は素材も回収はしているが、それ以上に部品（海外向け）を回収しており、部品取りが中心と考えられる。部品取りについては、丁寧に外す場合は、素材取り以上の時間がかかると推測される。外国人事業者がどのように効率化しているかを確認する必要がある。

表 2-23.年間の1人あたりの ELV 処理台数と1日あたりの処理台数

年間の1人あたりの処理台数	月の処理台数（最大）	日の処理台数（最大） 20日稼働の場合
1～10台/人	1台/人以下	—
10～50台/人	4.1台/人	—
50～100台/人	8台/人	—
100～200台/人	16台/人	0.8台/人
200～500台/人	42台/人	2.1台/人
500～1,000台/人	83台/人	4.1台/人
1,001～2,5000台/人	208台/人	10.4台/人

出所：矢野経済研究所作成

表 2-24.1 社あたりの項目別売上高（1人当たりの ELV 処理台数が2台以下/日の事業者
およびニブラを保有せずに4台以上/日処理する事業者比較）

単位：万円	2台以下/人・日		ニブラなし 4台以上/人・日	
	日本人事業者	外国人事業者	日本人事業者	外国人事業者
素材	15,400	9,287	5,191	9,828
部品販売（海外向け）	8,896	12,057	9,533	31,207
部品販売（国内向け）	9,575	3,384	10,747	5,948
整備・板金	1,377	452	40	2,069
中古車販売	6,161	4,972	2,176	5,948
その他	3,211	3,309	262	0

出所：矢野経済研究所作成

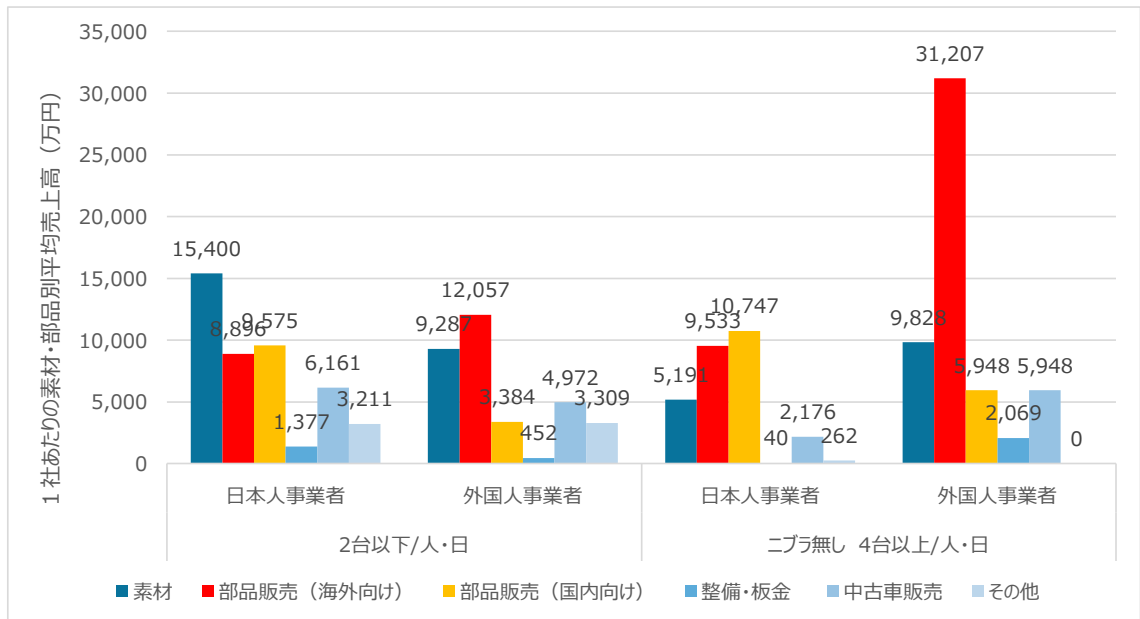


図 2-130. 1社あたりの項目別売上高（1人当たりの日のELV処理台数が2台以下の事業者およびニブラを保有せずに4台以上処理する事業者比較）

出所：矢野経済研究所作成

(3) 外国人事業者の鉄の販売

表 2-25 に 1 社あたりの ELV 処理台数と各種売上高を示す。外国人事業者は日本人事業者に対して、素材の売上高が 53%と低い値である。

外国人事業者は日本人事業者に対して ELV 処理台数は 73%、売上高は 62%である。少なくとも素材の売上高も日本人事業者の 62%程度であれば同量程度の素材を回収していることになるが、結果は 53%と低い値である。

表 2-25.1 社あたりの ELV 処理台数と各種売上高（2025 年度全体結果）

	日本人事業者	外国人事業者	外国人÷日本人
ELV 処理台数	1,681	1,227	1,681

	日本人事業者	外国人事業者	外国人÷日本人
売上高	51,889	31,916	62%

	日本人事業者	外国人事業者	外国人÷日本人
素材	16,990	9,043	53%
部品販売（海外向け）	9,790	12,581	129%
部品販売（国内向け）	13,069	3,373	26%
整備・板金	1,269	475	37%
中古車販売	5,987	4,877	81%
その他	3,777	3,115	82%

素材	日本人事業者	外国人事業者	外国人÷日本人
鉄	10,014	7,064	71%
非鉄	5,434	2,082	38%
その他：鉄・非鉄以外の樹脂等	2,014	611	30%

※売上高の外国人÷日本人の 62%よりも低い値を赤表示

出所：矢野経済研究所作成

表 2-26 に 1 社あたりの ELV 処理台数と各種売上高（2020 年以降操業の事業者）を示す。2000 年以降設立の事業者だけで見るとさらに低く、外国人事業者は日本人事業者に対して ELV 処理台数は 57%、売上高は 72%であり、素材の売上高は 56%である。

1 社あたりの売上構成は、素材、国内向け部品、整備板金の売上が低い一方で、部品販売（海外向け）、中古車販売が高い。

仮説として、外国人事業者は、海外向けの部品販売から自動車解体業に参入してきた事業者が多く、部品販売としてあらゆるドア、ボンネット等の鉄製部品を輸出しているため、鉄素材の売上が低いのではないかと推測している。

表 2-26. 1 社あたりの ELV 処理台数と各種売上高（2020 年以降操業の事業者）

	日本人事業者	外国人事業者	外国人+日本人
ELV 処理台数	1,916	1,093	57%

	日本人事業者	外国人事業者	外国人+日本人
売上高	41,241	29,731	72%

	日本人事業者	外国人事業者	外国人+日本人
素材	15,846	8,873	56%
部品販売（海外向け）	8,555	12,452	146%
部品販売（国内向け）	7,854	2,120	27%
整備・板金	1,403	188	13%
中古車販売	5,704	4,469	78%
その他	2,569	1,629	63%

素材	日本人事業者	外国人事業者	外国人+日本人
鉄	7,806	7,504	96%
非鉄	7,560	1,599	21%
その他：鉄・非鉄以外の樹脂等	1,249	672	54%

※売上高の外国人÷日本人の 72%よりも低い値を赤表示

出所：矢野経済研究所作成

2.1.8. 訪問調査

2.1.7 アンケート結果からの分析・仮説の確認および外国人事業者を中心として解体実態を把握するため、アンケート回答先への訪問調査を実施する。アンケート回答先の絞り込みを行う上で以下の条件で候補の絞り込みを行った。表 2-27 にヒアリング先の選定方法を示す。1～7の条件に対して 55 社が該当しているが、地域等を考慮しながら、2026 年 3 月以降にアポイント、ヒアリングを実施していく。

表 2-27.ヒアリング先の選定方法

	条件	社数	選定理由
1	外国人事業者で、日本語以外での、自動車リサイクルに関する勉強会や研修があれば参加したい事業者	10	勉強会や研修に積極的な事業者であり、ヒアリングに協力的と推測
2	外国人事業者で、日本語以外での「自動車リサイクル士」の講習に参加したい事業者	14	
3	外国人事業者で 3 年前と比較し廃車が増加している事業者	20	廃車仕入れが増加している外国人事業者は「海外向け部品の販売をメインに行い、オークション等の価格競争に競り勝っているのではないか。」という仮説の確認
4	外国人事業者でニブラなしで処理能力が日に 4.1 台/人以上の事業者	2	ニブラを持たずに、1 日 4 台以上/人の処理能力がある事業者について、「素材も回収はしているが、それ以上に部品（海外向け）を回収しており、部品取りが中心、部品取りについては、丁寧に外す場合は、素材取り以上の時間がかかると推測される。どのように効率化しているかを確認」する
5	日本人事業者でニブラなしで処理能力が日に 4.1 台/人以上の事業者	4	
6	外国人事業者で ELV をオークションのみから仕入れている事業者	11	廃車仕入れが増加している事業者に関する仮説の確認等（3 と同様）
7	日本人事業者で外国人事業者に対して意見のある事業者	10	外国人事業者の情報収集
8	売上が海外（部品販売）のみの事業者	10	海外への資源流出に関する事業者の実態把握
合計（上記条件で重複あり）		55	

出所：矢野経済研究所作成

図 2-131 に訪問候補企業所在地（都道府県）を示す。円の大きさは訪問企業数を示している。



図 2-131.訪問候補企業所在地（都道府県）

出所：矢野経済研究所作成

2.2. 今後の調査等実施における課題および解決方法

2.2.1. 今後の調査等実施における課題

(1) 実態把握を行うための訪問調査数の十分な確保

今後 30 社程度に訪問調査を行っていくが、訪問調査を受け入れてもらえるのかという点は未知数である。拒否企業が多くなることも予想される。

(2) 解体業者における自動車リサイクル法の順守に関する実態把握

自動車リサイクル法施行から 20 年以上が経過し、国内における自動車リサイクル法の順守の動きは ASR 再資源化率の高さや不法投棄・不適正保管車両の漸減状況からみても一定程度浸透していると言える。しかしながら、近年増加している設立年の浅い事業者については自動車リサイクル法に対する知識の欠如等により、適正な ELV 処理がなされていない可能性がある。ただ、こうした事業者については取り組み内容の詳細について伏せる傾向にあるため、実態を把握することは難しい。

2.2.2. 課題の解決方法

(1) 実態把握を行うための訪問調査数の十分な確保

今回のアンケート結果から表 2-27 で示した選定条件をもとに 55 社を選定した。まずは自動車リサイクルや自動車リサイクル士に関する勉強会に参加したいと回答した積極的な事業者 16 社に対して優先的にアポ取りを進めることで面談の確率を高めていく。また、これらの面談結果に関して本事業関係者にフィードバックし、ヒアリング時の質問内容の精度をブラッシュアップさせることで、面談時に応対する外国人事業者の負荷軽減を図り、より実態の把握できる報告書の作成を目指していく。

(2) 解体業者における自動車リサイクルの不適正運用の正確な実態把握

アンケートに回答いただいた事業者を中心に、自社および他社においての自動車リサイクル関連の法順守における実態や課題などをヒアリングする。

訪問先の企業における自動車リサイクル活動の実態を把握するとともに、自動車リサイクルに関して十分な知見がない事業者に対しては研修支援に対する要望等をヒアリングする。